AUTOBUS

ROK III — ZESZYT 2 — CENA 2.00 ZŁ.

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych
R. P.

WARSZAWA — MARSZAŁKOWSKA 74 m. 13

TELEFON 8-88-20

BIURO CZYNNE OD GODZINY 9-ej DO 18-ej.

TREŚĆ NUMERU:

Redaktor: **Jan Wroczyński.**

Wydawca: **Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.**

Przedpłata: zł.	**Biuro Redakcji i Administracji:**	Ceny ogloszeń podaje Administracja na żądanie.
półrocznie . . . . 6.—	WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA 74 m. 13	
rocznie . . . . 12.—	Telefon 8-88-20	
Za zmianę adresu (znaczkami pocztowemi) . . . . . —.75	Godziny urzędowania od 9 do 18 Konto czekowe P. K. O. 11854.	

AUTOBUS

DWUMIESIĘCZNIK

ORGAN ZWIĄZKU ZWIĄZKÓW WŁAŚCICIELI PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH R. P.

ZESZYT 2 MAJ — CZERWIEC 1933 ROK III

Zjazd

Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.
udzielił pełnego poparcia

Spółdzielni

przy Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.
mającej za naczelne zadanie zaopatrzenie swych członków
po odpowiedniej cenie i w najlepszej jakości
paliwo i oleje.

„Standard-Nobel w Polsce” Spółka Akcyjna
zapewnia
naszym członkom odpowiednią obsługę i pierwszorzędnej jakości produkty
w swoich stacjach benzynowych za okazaniem legitymacyj spółdzielczych.

Zgłaszajcie się
do swoich Związków Wojewódzkich po legitymacje spółdzielcze.

Pamiętajcie
że tylko przez popieranie zaleceń Spółdzielni ułatwicie nam uzyskanie
coraz lepszych dla Was warunków.

Obwieszczenie.

Do rejestru Spółdzielni R. S. XIII. 1733 Sądu Okręgowego w Warszawie, dnia 27-go maja 1933 roku wciągnięto następujące zgłoszenie: »Spółdzielnia przy Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych Rzeczypospolitej Polskiej, Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie«. Siedziba Spółdzielni w Warszawie, ul. Marszałkowska 74. Członkowie odpowiadają za zobowiązania Spółdzielni zadeklarowanemi udziałami i prócz tego dalszą kwotą równającą się jednokrotnej wysokości każdego zadeklarowanego udziału. Przedmiot przedsiębiorstwa stanowi: zakup, przerabianie i wytwarzanie artykułów i akcesorji automobilowych i sprzedaż detaliczna członkom, oraz budowa i prowadzenie urządzeń sprzyjających rozwojowi ruchu autobusowego. Wysokość udziału 50 złotych. Przy przystąpieniu członek wpłaca 20.— złotych, a resztę w sześciu ratach miesięcznych po 5.— złotych każda od dnia przystąpienia. Do Zarządu wybrani zostali: Roman Rudniewski, Marszałkowska 25, Jan Wroczyński, Marszałkowska 74, obaj z Warszawy. b) Pismo przeznaczone do ogłoszeń: »Antobus«. d) Zarząd składa się z 2 — 3 członków. Oświadczenie woli imieniem spółdzielni składają i za Spółdzielnię i pod stemplem podpisują łącznie dwaj członkowie Zarządu. e) Kupno, sprzedaż i obciążania nieruchomości na podstawie uchwały Walnego Zgromadzenia. Warszawa, dnia 27 maja 1933 roku. Sąd Okręgowy, Wydział IV-ty.

Aleksander Barczewski

Z zagadnień bieżących

Dotychczasowe bilanse przedsiębiorstw samochodowo-przewozowych są bez wyjątku ujemne. Wpłynęło na to przedewszystkiem cały szereg warunków ogólnie znanych i wielokrotnie omawianych na łamach niniejszego pisma, jak ogólna depresja gospodarcza, a tem samem osłabienie tętna wzajemnej wymiany towarowej, nieuregulowanie zagadnienia drogowego, zbyt wysokie obciążenie na P. F. D., i t. d.

Jednak, mimo, że wiele przytoczonych przyczyn leży poza sferą naszej decyzji — to musimy za wszelką cenę ze swej strony uczynić wszystko, by stworzona częściowo naszym wysiłkiem praca pionierska motoryzacji kraju nie poszła na marne.

Mimo, że dość często zarzuca się nam brak pełnej dojrzałości do rozwiązania powyższego zagadnienia, mimo że dość często jesteśmy obdarzani oceną — tych co mają odejść — to jednak musimy się zdobyć na jedyną odpowiedź, jaką winna stać się ludzi z charakterem t. j. bezwzględną walkę z wszelkiemi przeciwnościami, które stoją nam na drodze.

Gdzie szukać nowych dróg dla znalezienia rozwiązania, zapewniającego nam racjonalną eksploatację naszych przedsiębiorstw? W jakim kierunku musimy sobie wyznaczyć wytyczne dla urentownienia naszych przedsiębiorstw?

Problem ten jest również ważnym, tak dla nas, jak i dla tych, którzy korzystają z naszych usług t. j. Społeczeństwa, jak i Państwa, którego motoryzacja jest nierozerwalnie związana z przyszłością naszych przedsiębiorstw.

O ile bowiem rozpatrzymy każdy z wyszczególnionych powyżej elementów, to widzimy jaki będzie miała wpływ naprawa zapewniająca racjonalną eksploatację.

Czyż bowiem stan bezpieczeństwa publicznego, stan techniczny wozów nie jest uzależniony od warunków materjalnych prowadzonego przedsiębiorstwa? Czy przedsiębiorca mający zapewniony pewien godziwy zysk za swoją pracę nie będzie dbał o poziom tegoż przedsiębiorstwa? Czy kupiec, sprzedający nam pojazd mechaniczny, mając przed sobą zdrowe przedsiębiorstwo nie zechce dać lepszych warunków kupna, wiedząc, że obliczany przez niego nieco skromniejszy zarobek jest pewniejszy?

Przedsiębiorstwa zaś same ulegną radykalnemu przeobrażeniu dostosowując się do właściwego charakteru, jakiego powinny nabrać zważywszy na rodzaj udzielanych usług szerokim warstwom społeczeństwa.

Sądzimy więc, że pp. przedsiębiorcy w swych pracach naprawy dzisiejszych stosunków winni baczniejszą uwagę zwrócić na zagadnienie zakupu. Według prowizorycznych naszych obliczeń dochodzimy do wniosku, iż niektóre produkty przepłacamy do 35 proc. ceny brutto.

Widzimy z tego, jak kolosalny haracz płacimy dotychczas za wysokie koszta pośrednictwa, zupełnie dla nas zbędnego i gospodarczo całkiem nieuzasadnionego, o ile się zwróci uwagę na charakter masowy i codzienny naszych zakupów, koncentracje ich w pewnych punktach węzłowych, mimo uprawianej indywidualistycznej gospodarki poszczególnych przedsiębiorstw.

To wszystko stwarza szerokie możliwości wzajemnego współdziałania, na płaszczyźnie umów zbiorowych dla zakupów przy uwzględnieniu systemu spółdzielczego.

Idea spółdzielcza, skracająca drogę między producentem, a konsumentem, których my w danym wypadku tu reprezentujemy, przyczynić się musi w sposób dodatni pod względem finansowym nietylko dla naszych przedsiębiorstw, ale i dla tych firm, które z nami umowę zbiorową zawarły, względnie zawrą obniżając sobie w sposób bardzo wydatny swoje dotychczasowe wysokie koszta handlowe.

Nie pomijamy i tego, że wprowadzenie tego systemu wzajemnego współdziałania między przedsiębiorcami w danej branży, przyczynić się musi w sposób dodatni do podniesienia między nimi poczucia solidaryzmu społecznego, a tem samem do przyśpieszenia chwili odpowiedniego sformułowania się naszego społeczeństwa.

Bowiem droga ku której ostatnio kierujemy swe wysiłki musi doprowadzić do stworzenia między nami idei zbiorowego interesu, opartego na pełnem zaufaniu.

Dotychczasowe tak częste między nami poczucie nieufności i podejrzliwości musi zniknąć.

Uwolnimy się z elementów nieodpowiednich, których podstawą akcji było brutalne działanie z punktu widzenia doraźnie traktowanego osobistego zysku i to dość często o charakterze „rabunkowym".

Stworzymy wspólnym wysiłkiem lepsze warunki dla pracy tworząc nowe środki jednolitego działania.

Udowodnimy tą pracą, że stać nas w przededniu całkowitego przeobrażenia dotychczasowego wolnego systemu komunikacji samochodowej na koncesyjny — na pracę w kierunku doprowadzenia naszych przedsiębiorstw do odpowiedniego poziomu.

Musimy bowiem uzyskane środki wykorzystać dla odpowiedniej organizacji naszych uwarcow, które muszą stać się podstawą dla utrzymania ciągłości i punktualności naszej komunikacji.

Dalej przez dzierżawę pomp, przez zapewnienie sobie punktów wypadowych dla naszej akcji, dojdziemy do nowych rozwiązań organizacyjnych.

Pamiętajmy, że stoimy również w przededniu konieczności przystosowania naszych przedsiębiorstw do wymogów przewozu poczty.

Mając zapewniony godziwy zysk, musimy ze swej strony dać odpowiednie zabezpieczenie dla naszego przewozu.

Niezależnie od jakichkolwiek zasad, działania, jakie sobie postawimy—musimy dać Ministerstwu Poczt i Telegrafów realne zapewnienie w formie żądanej przez niego sumy tytułem zabezpieczenia przynajmniej choć pewnej części strat,

jakie poczta może ponieść przy przewozie poczty autobusami.

Suma ta może być osiągnięta na podstawie systemu transferowego z wypłat Ministerstwa Poczt i Telegrafów w pierwszym okresie za przewóz poczty.

Każdego roku w razie potrzeby suma ta byłaby ewentualnie dopełniana do ustalonej wysokości.

W ten sposób pójdziemy dalej w kierunku zapewnienia odpowiedniego charakteru naszych przedsiębiorstw, do wymogów tak społeczeństwa, jak i czynników miarodajnych.

Jesteśmy głęboko przekonani, że przy takiej pracy uzyskamy pełne poparcie przy rozdziale koncesji dla przedsiębiorstw zrzeszonych w naszych Związkach, idących według wskazań Zw. Zw. w kierunku koncentracyjnym, podwyższającym ich dotychczasowe niezmiernie słabe podstawy finansowe.

Nasze przedsiębiorstwa przewozowe dla towarów musimy nastawić na ściślejsze współprace z kolejami przez nadanie im charakteru bardziej niż dotychczas dowozowego, jak i dostosować je do wymogów przemysłu, który do dzisiaj z konieczności musi mieć własny tabor.

Rozbudowa taboru skrzyniowego, a to przez ułatwienie przeładunku z pociągu na ciężarowkę i odwrotnie, da życiu gospodarczemu nowe ulepszenie w naszem układzie unerwienia komunikacyjnego.

Bezsprzecznie, że cały szereg linji transportowych będzie formułował się na zasadach koncesyjnych, t. zw. obszarowych względnie linjowych z samodzielnym już zadaniem, to jednak nie należy zapoznawać wyżej przytoczonego postulatu.

Tak ujęta komunikacja transportu samochodowego odwróci wzajemny wrogi stosunek między kolejami, a samochodami, stawiając je obok siebie wspólnym frontem dla przełamania skutków niedorozwiniętej u nas sieci komunikacyjnej.

Na zakonczenie pozwolimy sobie zwrocić uwagę na dwa jeszcze zagadnienia. Jedno — to zagadnienie odpowiedniej regulacji problemu tak zwanych przewozów doraznych dla których zezwolenia winny być udzielane jedynie dla przedsiębiorstw wyłącznie koncesjonowanych t. j. mających już zasadnicze pole działania, a tylko w wypadkach doraźnych wykorzystujących tabor rezerwowy dla uzupełnienia wymagań komunikacji.

W przeciwnym razie obawiamy się, na tym polu nieuczciwej konkurencji ze strony przedsiębiorstw nie koncesjonowanych, uprawiających rabunkowy system eksploatacji autobusowej, idących od wypadku do wypadku chwilowych konjunktur, wydzierając stale uprawiającemu przedsiębiorcy komunikację możliwości wyrównania ujemnych wyników, a wypływających z konieczności utrzymywania komunikacji stałej według rozkładów jazdy, niezależnie od stanu zapełnienia pojazdu.

Drugie zagadnienie — niezmiernie groźne szczególnie w dzisiejszym układzie b. poważnego ściśnienia środków finansowych, jakiemi społeczenstwo nasze dysponuje t. j. konkurencja „bałaguł" i konnych wozow ciężarowych. Przez wprowadzenie dla nich analogicznych zasad jak dla pojazdów mechanicznych w przepisach utrzymania porządku dla ruchu kołowego, w dużym stopniu będzie się można pozbyć z pośród nich elementu nieodpowiedniego, niedającego jakichkolwiek gwarancji tak materjalnych, jak i moralnych.

Nie ulega wątpliwości, że poruszane ostatnie zagadnienie jest niezmiernie trudne, lecz równie niezmiernie ważne, by zastanowić się nad właściwym jego rozwiązaniem.

Statut Spółdzielni

I. *Firma, cel, siedziba, przedmiot oraz czas trwania Spółdzielni.*

1.

Firma Spółdzielni brzmi: Spółdzielnia przy Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych Rzeczypospolitej Polskiej. Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością

2.

Siedzibą Spółdzielni jest Warszawa. Spółdzielnia ma prawo zakładania oddziałów i reprezentacyj na obszarze Rzeczypospolitej i Wolnego M. Gdańska.

3

Celem Spółdzielni jest podniesienie dobrobytu członków przez prowadzenie wspólnego przedsiębiorstwa.

4.

Przedmiotem przedsiębiorstwa jest zakup, przerabianie i wytwarzanie artykułów i akcesorji automobilowych i sprzedaż detaliczna tymże członkom, oraz budowa i prowadzenie urządzeń sprzyjających rozwojowi ruchu autobusowego.

5.

Czas trwania Spółdzielni jest nieograniczony.

II. *Członkowie.*

6.

Członkiem Spółdzielni może być każda osoba fizyczna i prawna, będąca właścicielem pojazdu mechanicznego z tem, że 40 proc. członków może nie być właścicielem takich pojazdów.

Członkowie nie mogą należeć bez wyraźnej na to zgody Zarządu i Rady Nadzorczej do Spółdzielni, mającej taki sam lub podobny przedmiot przedsiębiorstwa.

7.

Spółdzielnia ma liczyć przynajmniej 10 członków.

8.

O przyjęciu na członka Spółdzielni, który zarazem jest członkiem Zw. Przeds. Autob. decydu- duje Zarząd; odpowiednia uchwała musi zapaść jednogłośnie. W razie niejednomyślności rozstrzyga Rada Nadzorcza. O przyjęciu na członka innych osób decyduje Rada Nadzorcza.

9.

Członkowie odpowiadają za zobowiązania Spółdzielni zadeklarowanymi udziałami i prócz tego dalszą kwotą, równającą się jednokrotnej wysokości każdego zadeklarowanego udziału.

10.

Udział członka wynosi zł. 50.—. Członek płaci za udział przy wstąpieniu zł. 20.—, a dalsze w sześciu ratach miesięcznych po zł. 5.— każda.

11.

Członek płaci tytułem wpisowego zł. 10.—, które przekazuje się do kapitału zasobowego.

12.

Przystępujący do Spółdzielni składa deklarację stosownie do art. 17 i 2 ustawy o Spółdzielniach.

13.

Członek może wystąpić ze Spółdzielni za rocznem pisemnem wypowiedzeniem. Za datę wystąpienia uważa się ostatni dzień tego roku obrachunkowego, w którym upływa termin wypowiedzenia.

14.

Członka zmarłego uważa się za występującego z końcem roku obrachunkowego, w którym śmierć nastąpiła.

15.

Członek może być wykluczony ze Spółdzielni na skutek uchwały Zarządu, zatwierdzonej przez Radę Nadzorczą;

1) w razie niezgodnych z prawdą oświadczeń przy przystąpieniu do Spółdzielni;
2) w razie należenia do innej Spółdzielni bez zachowania postanowień § 6 Statutu;
3) w razie niewypełnienia zobowiązań, przyjętych wobec Spółdzielni lub niewypełnienia obowiązków, przepisanych Statutem lub uchwałami Władz Spółdzielni;
4) w razie szkodzenia Spółdzielni w jakikolwiek sposób czynem lub słowem;
5) w razie ogłoszenia upadłości, utraty przez niego prawa do samodzielnego zarządzania majątkiem lub złożenie przysięgi wyjawienia.

O wykluczeniu winien Zarząd niezwłocznie zawiadomić członka listem poleconym.

Wykluczenie ma skutek z końcem roku obrachunkowego, w którym nastąpiło. Od chwili wysłania zawiadomienia o wykluczeniu członek nie ma prawa brać udziału w Walnych Zgromadzeniach, ani należeć do Zarządu lub Rady Nadzorczej. Decyzja o wykluczeniu jest ostateczna.

16.

Członkowie mają prawo brania udziału w obradach Walnego Zgromadzenia oraz czynnego udziału w wyborach do Władz Spółdzielni.

17.

Członkowie są zobowiązani:

1) do przestrzegania niniejszego Statutu oraz uchwał władz Spółdzielni.
2) do popierania Spółdzielni przez załatwianie w miarę możności za jej pośrednictwem interesów wchodzących w zakres statutowej działalności Spółdzielni.

18.

Udziały są niezbywalne i nie mogą być oddane pod zastaw.

Jeżeli atoli członek przestał należeć do Spółdzielni, roszczenie, jakie ma do niej na podstawie art. 47 ustawy o Spółdzielniach może być zbyte lub zastawione.

III. *Władze Spółdzielni.*

19.

Władze Spółdzielni są:

1) Zarząd,
2) Rada Nadzorcza,
3) Walne Zgromadzenie.

20.

Członkowie Zarządu, członkowie Rady Nadzorczej muszą być wybrani z grona członków Spółdzielni.

21.

Nie można być równocześnie członkiem Zarządu i Rady Nadzorczej.

22.

Członek Zarządu lub Rady Nadzorczej, który w danej sprawie jest zainteresowany, nie może na posiedzeniach Zarządu lub Rady Nadzorczej być obecny.

1. *Zarząd.*

23.

Zarząd składa się z dwóch do trzech członków, wybranych uchwałą Rady Nadzorczej zwykłą większością głosów z pośród członków Spółdzielni na czas nieokreślony, względnie na czas kontraktowo oznaczony.

Zarząd reprezentuje Spółdzielnię i prowadzi jej sprawy w Sądzie i poza Sądem, bez żadnych ograniczeń. Jednakże kupno, sprzedaż i obciążenie nieruchomości może nastąpić jedynie na podstawie uchwały Walnego Zgromadzenia.

24.

Oświadczenie woli imieniem Spółdzielni składają za Spółdzielnię i pod stemplem podpisują łącznie dwaj członkowie Zarządu.

25.

O wynagrodzeniu członków Zarządu decyduje Rada Nadzorcza, która przez swego prezesa zawiera z nimi umowę służbową.

26.

Rada Nadzorcza może w każdym czasie zawiesić w czynnościach lub odwołać jednego lub wszystkich członków Zarządu, co nie uwłaszcza roszczeniom tychże, o ile decyzja odnośna Rady Nadzorczej nie byłaby opartą na uzasadnionej przyczynie.

27.

Spółdzielnia nie może udzielić prokury.

2. *Rada Nadzorcza.*

28.

Rada Nadzorcza składa się z ośmiu do dwudziestu czterech członków wybranych na trzy lata przez Walne Zgromadzenie z pośród członków Spółdzielni. Co rok ustępuje odpowiednia część członków Rady, a na miejsce ustępujących zostają wybrani nowi członkowie.

29.

Rada Nadzorcza wybiera co roku ze swego grona prezesa, jego zastępcę i sekretarza. Prezes lub jego zastępca reprezentuje Radę Nadzorczą i podpisuje w jej imieniu dołączając do firmy Spółdzielni dodatek „Rada Nadzorcza", a pod tym dodatkiem umieszcza swoje nazwisko.

30.

Do powzięcia uchwał wystarczy obecność połowy członków Rady Nadzorczej.

Uchwały zapadają zwykłą większością głosów, w razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego. Protokóły z posiedzeń Rady Nadzorczej podpisuje przewodniczący, sekretarz, i przynajmniej jeszcze jeden obecny na posiedzeniu członek Rady Nadzorczej.

Zebranie Rady Nadzorczej zwołuje prezes lub jego zastępca z podaniem porządku obrad, conajmniej w 3 dni przed zebraniem.

31.

O wynagrodzeniu członków Rady Nadzorczej decyduje Walne Zgromadzenie.

3. *Walne Zgromadzenie.*

32.

Prawa przysługujące ogółowi członków w sprawach Spółdzielni, wykonują w drodze uchwał obecni na Walnem Zgromadzeniu członkowie.

Członek może brać udział w Walnem Zgromadzeniu tylko osobiście. Osoby prawne biorą udział przez swych zastępców, piśmiennie upoważnionych.

Członkowie Spółdzielni nie uczestniczą w głosowaniu, skoro ma zapaść uchwała co do uwolnienia ich od zobowiązań lub odpowiedzialności za wyrządzoną Spółdzielni szkodę, co do oznaczenia im wynagrodzenia lub odwołania ich z urzędu, zajmowanego w organach Spółdzielni.

W Walnem Zgromadzeniu ma prawo uczestniczyć z głosem doradczym przedstawiciel Związku Rewizyjnego. Zarząd winien zawiadomić Związek Rewizyjny o zwołaniu Walnego Zgromadzenia na 2 tygodnie przed terminem Walnego Zgromadzenia.

33.

Walne Zgromadzenie zwyczajne zwołuje Rada Nadzorcza raz do roku najpóźniej 2 miesiące po upływie roku obrachunkowego. W razie potrzeby Rada Nadzorcza zwołuje Walne Zgromadzenie Nadzwyczajne. Winna to uczynić na żądanie:

1) Zarządu,

2) Związku Rewizyjnego, do którego Spółdzielnia należy,

3) 1/10 części ogółu członków, którzy żądanie swoje wyrazili we wniosku przez nich podpisanym i podającym cel zgromadzenia oraz uzasadnienie żądania.

Rada Nadzorcza winna zwołać Walne Zgromadzenie Nadzwyczajne tak, aby mogło się odbyć najpóźniej w 6 tygodni od dnia zażądania. O ile to nie nastąpiło, Walne Zgromadzenie może zwołać Związek Rewizyjny.

34.

O czasie, miejscu i porządku obrad Walnego Zgromadzenia winni być członkowie zawiadomieni przynajmniej na dwa tygodnie przed terminem Zgromadzenia przez ogłoszenie w piśmie przeznaczonym do ogłoszeń Spółdzielni i wywieszenie zawiadomienia w lokalu Spółdzielni i jej oddziałów.

35.

Uchwały na Walnem Zgromadzeniu zapadać mogą jedynie w sprawach objętych porządkiem obrad, przyczem wnioski 1/10 części członków na Walnem Zgromadzeniu winny być przedstawione Zarządowi na piśmie najpóźniej na dwadzieścia dni przed terminem Walnego Zgromadzenia. Walne Zgromadzenie zwołane prawidłowo, jest zdolne do powzięcia uchwał bez względu na ilość obecnych.

36.

Walnemu Zgromadzeniu przewodniczy i takowe zagaja Prezes Rady Nadzorczej lub jego zastępca. Walne Zgromadzenie może wybrać innego przewodniczącego.

37.

Uchwały zapadają z reguły zwykłą większością głosów. W razie równości głosów wniosek upada, tylko przy wyborach rozstrzyga w tym wypadku los.

Głosowanie odbywa się przez podnoszenie rąk i przez powstanie z miejsca. Za zgodą wszystkich obecnych jest dozwolona aklamacja. W sprawach osobistych przy wyborach należy na żądanie 1/10 obecnych na Walnem Zgromadzeniu członków głosować za pomocą kartek.

38.

Zmiany statutu uchwalić można bezwzględną większością głosów obecnych na Walnem Zgromadzeniu członków. Zmianę statutu dotyczącą celu Spółdzielni lub przedmiotu przedsiębiorstwa, podwyższenia udziałów, obowiązkowych wpłat na udział, lub przyspieszenie tychże wpłat, oraz podwyższenia odpowiedzialności dodatkowej, uchwalić można tylko większością 3/4 głosów obecnych. Do odwołania członków Rady Nadzorczej przed upływem terminu, na jaki zostali wybrani wymagana jest większość 3/4 głosów obecnych na Walnem Zgromadzeniu.

39.

Do rozwiązania Spółdzielni potrzebna jest zgoda 3/4 członków, obecnych na dwóch kolejno po sobie następujących Zgromadzeniach, odbytych conajmniej w odstępie trzech tygodni.

40.

Protokół Walnego Zgromadzenia winien zawierać uchwały na Walnem Zgromadzeniu powzięte, oraz ewentualne sprzeciwy, zgłoszone przeciw tym uchwałom.

Protokóły Walnych Zgromadzeń winny być wpisane do osobnej księgi i podpisane przez przewodniczącego, sekretarza i przynajmniej 3 obecnych na Zgromadzeniu członków.

IV. *Rachunkowość, podział zysków i pokrycie strat.*

41.

Zarząd winien sporządzić zamknięcie rachunkowe za ubiegły rok obrachunkowy w takim czasie, by mogło ono być przedmiotem uchwały zwyczajnego Walnego Zgromadzenia.

Rok obrachunkowy rozpoczyna się z dniem 1 stycznia i kończy się z dniem 31 grudnia.

Pierwszy rok obrachunkowy rozpoczyna się z dniem zawiązania Spółdzielni, a kończy się z dniem 31 grudnia następnego roku.

42.

Umarzanie bilansowej wartości budynku winno wynosić conajmniej 5 proc. dla murowanych, a najmniej 20 proc. dla budynków z innego materjału. Umarzanie wartości przedmiotów, przeznaczonych dla stałego użytku w przedsiębiorstwie, nie może być niższe jak 20 proc.

43.

Do funduszu zasobowego przekazuje się:
1) darowizny,
2) wpisowe,
3) niepodjęte w ciągu lat kwoty udziałowe byłego członka,
4) wszystko, co z odpisanych na straty sum uzyskano,
5) co rok 1/10 część czystego zysku, dopóki fundusz zasobowy nie osiągnie wysokości wpłaconych udziałów
6) zwroty i nadpłaty, przypadające na nieczłonków.

Fundusz zasobowy służy wyłącznie do pokrycia strat bilansowych i nie podlega podziałowi między członków nawet wrazie likwidacji Spółdzielni.

44.

Zyskiem po odliczeniu 10 proc. na fundusz zasobowy dysponuje Walne Zgromadzenie.

45.

Wykazane w zatwierdzonym bilansie straty pokrywa się przedewszystkiem z funduszu zasobowego, a następnie z udziałów. Gdyby fundusze Spółdzielni nie wystarczyły na pokrycie strat, Walne Zgromadzenie może uchwalić bezwzględną większością głosów dopłaty w myśl art. 58 Ustawy o Spółdzielniach.

V. *Ogłoszenia.*

46.

Wszelkie ogłoszenia nakazane Ustawą o Spółdzielniach lub niniejszym statutem winny być umieszczone w „Autobusie“.

VI. *Rozwiązanie (likwidacja) Spółdzielni.*

47.

Rozwiązanie Spółdzielni następuje w wypadkach określonych przez Ustawę o Spółdzielniach. Likwidacje przeprowadza się wedle przepisu Ustawy o Spółdzielniach. Pozostała w razie likwidacji po wypłacie wszelkich długów i udziałów członków część majątku Spółdzielni przekazuje się Związkowi Rewizyjnemu na cele ruchu Spółdzielczego.

VII. *Przynależność do Związku Rewizyjnego.*

48.

Spółdzielnia przystępuje do Związku Rewizyjnego w Warszawie.

Dr. inż. Bol. Szczeniowski

Rola alkoholu w mieszankach trójskładnikowych

(na marginesie artykułu inż. Petera, a umieszczonego w Numerze 1 Autobusu r. b., p. t. Znaczenie benzolu, jako czynnika uszlachetniającego benzynę i mieszankę benzynowo - alkoholową).

W zeszycie I z b. r. „Autobusu“ pojawił się artykuł p. inż. Petera o znaczeniu benzolu jako czynnika uszlachetniającego benzynę i mieszankę benzynowo-alkoholową. Artykuł ten wzbudził we mnie pewne uwagi i zastrzeżenia, któremi czuję się w obowiązku podzielić z czytelnikami, z których może nie wszyscy chcą i mogą wnikać w głębsze szczegóły techniczne, dzięki czemu mogliby wyrobić sobie niepoprawny sąd o właściwościach poszczególnych składników tak popularnych dziś mieszanek.

Odrazu zaznaczyć pragnę, że artykuł p. inż. Petera jako całość napisany jest fachowo, co, w odniesieniu do zagadnienia paliw, jest w Polsce objawem dosyć rzadkim, chcę więc tylko poddać objektywnej krytyce jedynie te argumenty, które, mojem zdaniem, żadną miarą nie mogą pozostać bez sprostowania.

Pomijając nieaktualną już sprawę przymusu dodawania alkoholu oraz fakt, że benzol nie może być traktowany jako powszechnie stosowane paliwo do silników ze względu na jego małą w Polsce produkcję w ilości około 20.000 ton rocznie, z czego przeważająca ilość spożywana jest do celów chemicznych, omówię kolejno wymienione przez autora uwagi co do alkoholu, które przedewszystkiem wzbudziły moje zastrzeżenia:

1. Niska wartość opałowa alkoholu.

Sam autor stwierdza, że na wysokość największej uzyskiwalnej mocy wartość opałowa nie ma wpływu. Większy rozchód alkoholu w silniku benzynowym nie może być uważany żadną miarą za wadę z technicznego punktu widzenia; decydującym czynnikiem jest tu jego istotna cena jednostkowa, zaś od jej ustalenia jesteśmy jeszcze, w Polsce, bardzo daleko i dyskusja na ten temat wydaje się nam przedwczesna. Możnaby tu postawić zarzut, że, nawet przy odpowiednio

niższej cenie, automobilista zmuszony jest brać większą ilość paliwa na przejechanie tej samej drogi, łatwo jednak obliczyć, że to zwiększenie obciążenia wozu jest poprostu nieistotne, mogłoby grać rolę jedynie w samolotach, odbywających długie kursy bez lądowania.

Powyższe rozważania dotyczą zresztą zastosowania alkoholu w silnikach benzynowych. Wiadomo jednak, jak sam autor zaznacza, że alkohol wytrzymuje sprężania znacznie wyższe niż benzyna; przy dzisiejszym stanie badań stwierdzić można, że dopuszczalny stopień sprężania dla alkoholu przekracza znacznie 10 można więc z dużą dozą prawdopodobieństwa twierdzić że silnik odpowiednio skonstruowany wykaże rozchód jednostkowy alkoholu równy, a może nawet mniejszy niż benzyny w silniku benzynowym. Jest to sprawa wyłącznie przystosowania przemysłu samochodowego, obecnie nastawionego na benzynę — do oparcia się na alkoholu. Oczywista, że zagadnienie to nie da się rozwiązać szybko, trudności te nie mogą być jednak powodem do obarczania alkoholu niesłusznemi zarzutami. Gdyby z tych, czy innych względów rozwój automobilizmu poszedł był w kierunku alkoholu, a benzyna została „odkryta" w ostatnich czasach, moglibyśmy jej dziś stawiać nierównie cięższe zarzuty (jak np. detonacja), byłyby one jednak również niesłuszne.

Uwaga autora o wzajemnem ustosunkowaniu się wartości opałowej paliwa i jego rozchodu w silniku o tym samym stopniu sprężania jest, jak wykazały liczne badania przeprowadzone na całym świecie, również w Polsce, niezupełnie słuszna. Przy zawartościach alkoholu w mieszance nie większych od 15 do 20 proc., jak wykazały badania, jednostkowy rozchód paliwa nie wzrasta, gdyż silnik wykazuje lepsza sprawność; przyczyny tego objawu były już wielokrotnie w różnych publikacjach omówione Podane przez autora prawo odwrotnej proporcjalności słuszne jest jedynie dla mieszanek o dużej zawartości alkoholu lub dla samego alkoholu — i to tylko z pewnem przybliżeniem.

2. Skłonność do wytracania się alkoholu z mieszaniny z benzyną oraz jego hygroskopijność.

Szczegółowe badania, przeprowadzone przez prof. Hubendicka wykazały, że hygroskopijność alkoholu, pozostawionego w otwartem naczyniu jest minimalna. Dopiero duży dodatek wody do mieszaniny benzyny z alkoholem rzeczywiście spowodować może rozwarstwienie przytem jest on tem mniejszy im mniej alkoholu w mieszance. Weźmy warunki niekorzystne: 15 proc. alkoholu i temperaturę minus 20°C; według wykresu autora (rys. 3) odpowiada temu 0,35 proc. wody, więc do zbiornika zawierającego 60 litrów paliwa musiałoby się dostać „przypadkiem" 0,21 litrów wody, czyli niemal szklanka — aby nastąpiło rozwarstwienie. Wypada zaznaczyć, że spowodowanie tego „przypadku" przy temperaturze — 20°C jest dosyć utrudnione. Przy temperaturze + 20°C ilość wody wywołującej zmętnienie jest dwukrotnie większa. Te ilości wody żadną miarą nie mogą pochodzić z atmosfery, przedewszystkiem dlatego, że zbiorniki z paliwem trzyma się zamknięte. Że jednak fakty rozwarstwienia się mieszanki w praktyce się zdarzają, dowodzi to tylko nieznajomości rzeczy ze strony zainteresowanych. Nierzadkie są wypadki otrzymywania z firm benzynowych benzyny z warstwą wody na dnie beczki; powód jest zwykle bardzo prosty — puste beczki leżą często odkorkowane albo luźno zakręcone na dworze i nabierają wody deszczowej. Często również wykonywa się nieumiejętnie t. zw. tanki podziemne.

Reasumując powyższe uwagi podkreślić trzeba z naciskiem, że jakkolwiek domieszka wody jest dla mieszanki benzynowo-alkoholowej szkodliwa, dla samej benzyny — byłaby jeszcze szkodliwsza, gdyż, jak wiadomo woda zupełnie nie rozpuszcza się w benzynie. Dodatek benzolu zwiększa rzeczywiście dopuszczalną domieszkę wody, jednak i tu mamy pewną stosunkowo niską granicę. Zwiększenie to jest zaletą z punktu widzenia na tworzenie mieszanek zawierających spirytus uwodniony, jednak z punktu widzenia na uodpornienie paliwa od wilgoci przypadkowej — nie ma właściwie wielkiego znaczenia, bo jeśli istnieje możliwość dostawania się do zbiornika z paliwem niekontrolowanych ilości wody, wynosić to może zarówno 1/4 litra, jak i 4 litry.

3. Zdolność alkoholu rozpuszczania lakierów samochodowych.

Jak wyżej wspomnieliśmy, przemysł samochodowy nastawiony jest na benzynę, zatem i lakiery samochodowe są do niej przystosowane. Gdyby produkcja nastawiona była na alkohol, bez trudności dostosowanoby lakier nierozpuszczający się w alkoholu, co, zresztą jest już na zachodzie w zastosowaniu; jest również możliwe, że lakier taki byłby rozpuszczalny w benzynie, co mogłoby być powodem do przypisywania jej tej „wady" — zresztą niesłusznie. Pozatem wątpić należy, czy dodatek benzolu może spowodować usunięcie lub zmniejszenie rozpuszczalności lakieru w mieszance, zawierającej określoną ilość alkoholu.

Mógłbym jeszcze od siebie postawić alkoholowi jeden zarzut: trudności przy rozruchu zimnego silnika, napędzanego samym alkoholem. Zagadnienie to nie zostało jeszcze ostatecznie rozwiązane, zapewne wobec jego stosunkowo jeszcze niewielkiej aktualności, nie sądzę jednak, że napotka na specjalne trudności konstrukcyjne.

Wśród zalet alkoholu jakie autor wymienia znajduje się m. in. wysoki cieplik parowania, co ma powodować lepsze napełnianie cylindrów. Jest oczywiste, że, o ile nie wprowadzimy żadnych zmian w podgrzewaniu mieszanki palnej lub powietrza, napełnienie cylindrów się zwiększy — skutkiem obniżenia temperatury. Nie należy jednak zapominać, że paliwo źle odparowane nietylko spala się gorzej, ale może przechodzić częściowo do rury wydechowej oraz rozcieńczać smar. Chcąc aby silnik pracował na alkoholu prawidłowo i ekonomicznie, *musimy zwiększyć intensywność podgrzewania* mieszanki palnej lub powietrza. Byłoby to wada alkoholu, gdyby nie ta szczęśliwa okoliczność, że mamy do rozporządzenia ciepło spalin w ilości, przekraczającej zapotrzebowanie.

Zjawisko azeotropji, o którem autor wspomina, nie jest jeszcze dostatecznie wyjaśnione, jest jednak niewątpliwe, wbrew twierdzeniu autora, że prężność pary paliwa zależy od udziału paliwa w mieszaninie z powietrzem, czyli od uregulowania gaźnika, o ile paliwo jest dobrze odparowane, prężność ta powinna więc być w odpowiednich warunkach stała, a tylko temperatura może być niższa. W każdym razie prężność par paliwa niewiele ma wspólnego z jednorodnością mieszanki palnej i jej dobrym rozdziałem do cylindrów.

Komunikując niniejsze uwagi, stawiałem sobie ten sam cel, jaki przyświecał autorowi omawianej publikacji: rozproszenie i wyjaśnienie wątpliwości, jakie nurtują w sferach automobilowych odnośnie do paliw wieloskładnikowych, zawierających alkohol. Wobec tego, że właściwe wyjaśnienie tego zagadnienia ma, zwłaszcza w Polsce, niezmiernie ważne znaczenie, sądzę, że autor nie weźmie mi za złe podanie innego punktu widzenia.

O smarowaniu silnika

Silnik niewłaściwie smarowany przyczynia automobiliście szereg kłopotów, jak trudny rozruch, nierównomierny bieg, nieprzewidziane postoje, nadmierne zużycie części mechanicznych, wzrost zużycia materiałów pędnych i olejów i t. p., które nietylko zmuszają automobilistę do ciągłej pracy przy maszynie, unieruchamiając przez to nietylko jego pojazd częstokroć na dłuższy okres, lecz również wywołują poważny wzrost kosztów eksploatacji.

Nieodpowiednio smarowany i pielęgnowany silnik przestaje spełniać w należyty sposób swoje zadanie i staje się tym organem pojazdu mechanicznego, na który automobilista spogląda z nieufnością, oczekując w każdej chwili jakiejś niespodzianki.

Jeśli więc automobilista żąda od swego silnika maksymalnej wydajności i dużej pewności ruchu, winien go właściwie smarować, czyli stosować olej, który stale i bez względu na warunki pracy oddziela od siebie trące się części metalowe trwałą i nieprzerwaną powłoką smarną; olej ten winien stanowić także skuteczne uszczelnienie tłoków i pierścieni tłokowych oraz tulei cylindra i zapobiegać utracie sprężenia i mocy przez przebijanie się gazu do karteru i jednocześnie ułatwiać odprowadzanie ciepła. Aby sprostać tym zadaniom, olej powinien być przedewszystkiem produktem wysokowartościowym, gdyż w nowoczesnym silniku jest tak przyśpieszona cyrkulacja oleju, celem jaknajbardziej intensywnego odprowadzania ciepła, że olej styka się przez rozpylanie ściśle z powietrzem i wskutek tego jest silnie narażony na utlenianie i wypływające stąd następstwa, jak ściemnienie, metnienie oraz tworzenie namułu.

Próby zmniejszania ilości utworzonego namułu w obiegu olejowym przez wbudowywanie filtrów zawiodły i okazało się, że najlepszym środkiem przeciwko tworzeniu się namułu jest stosowanie wysokowartościowego oleju, skutecznie opierającego się działaniu powietrza, specjalnie wzmożonemu przez wpływ ciepła, pochodzącego od pracy silnika.

Dalszym warunkiem uzyskania właściwego smarowania jest, aby olej całkowicie odpowiadał swym składem, ciekłością i innemi własnościami fizycznemi konstrukcji i warunkom pracy silnika pojazdu mechanicznego do którego jest stosowany, dzięki czemu jest umożliwione jego doprowadzenie w przewidzianych ilościach stale i bezwzględnie pewnie do wszystkich części podlegających smarowaniu. O ile uprzytomnimy sobie, jak ciężkie warunki pracy panują w poszczególnych organach silnika, to widzimy jak ciężkie zadanie ma do spełnienia olej w nowoczesnym silniku.

Ze względu na różnolitość wykonania i konstrukcji silników, również i wymagania stawiane zastosowanemu gatunkowi oleju są różnolite. Chcąc mieć pewność, że zastosowany olej jest nietylko produktem wysokowartościowym ale również składem swoim jest dokładnie dobrany do konstrukcji oraz warunków pracy silnika, należy polegać na wieloletniem doświadczeniu fachowców, którzy współpracują z fabrykami wytwarzającemi pojazdy mechaniczne określając jaknajdokładniej najbardziej odpowiedni gatunek oleju i po dokładnem sprawdzeniu polecają odpowiednie marki oleju w odnośnej tabeli, dostępnej dla każdego automobilisty.

Musimy wyraźnie podkreślić, że tylko długoletnie doświadczenie na polu wytwarzania wysokowartościowych olejów mineralnych może dać rękojmię, iż przez staranny dobór surowców i odpowiednią fabrykację otrzyma się najlepszy produkt, który choć w cenie jednostkowej droższy od produktu zwykłego, da jednak korzyści które z dużą nadwyżką pokrywają różnice kosztów wyłożonych na produkty wysokowartościowe.

Każdy konsument oleju samochodowego winien pamiętać, o tem, że nie cena jest decydująca przy wyborze, lecz jedynie i wyłącznie stopień jakości i całkowite spełnienie zadań, jakie oczekujemy od danego oleju samochodowego.

Nie należy nigdy zajmować się tą myślą, że olej jest drogi, że należy oszczędzać gdyż naprawdę nie byłaby to oszczędność na właściwem miejscu.

Prawdziwa ekonomia leży zawsze i wyłącznie w jakości. Tylko trzymanie się tej zasady może przynieść zysk przedsiębiorstwom eksploatującym pojazdy mechaniczne, uchronić od strat i zredukować wydatki na naprawy. Jest całkiem zrozumiałe, że w obecnych czasach kryzysu eko-

nomicznego, jakiego jeszcze nie było w dziejach ludzkości i w związku z tem osłabionej siły kupna, niektórzy automobiliści ulegną fałszywemu hasłu „taniości“, ale skoro tylko bliżej rozważą tę rzecz, to zrozumieją błąd jaki popełnili.

Reasumując wyżej powiedziane, należy dbać o to, by dając maszynie produkt najlepszy jaki technika w obecnej dobie stworzyła, umożliwić jej właściwą racjonalną pielęgnację i zapewnić sobie jaknajwiększe wypływające z tego korzyści oraz uniknąć przykrych niespodzianek i rozczarowań.

W. D. B.

O czasie pracy osób, zatrudnionych w przemyśle przewozowym

Ustawa z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu (Dz. U. R. P. Nr. 2 z 1920 r., poz. 7), regulując w art. 1 czas pracy wszystkich pracowników, zatrudnionych na mocy umowy w przemyśle, górnictwie, handlu, komunikacji i przewozie oraz w innych zakładach pracy, choćby na zysk nie obliczonych, a prowadzonych w sposób przemysłowy, na 8 godzin na dobę, w sobotę na 6 godzin na dobę oraz na 46 godzin na tydzień, przewidziała jednocześnie, że normy te nie będą się stosować do przedsiębiorstw przewozowych, i udzieliła w art. 3 upoważnienia Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej do wydania w porozumieniu z właściwymi Ministrami rozporządzenia, mającego na celu odmienne uregulowanie przepisów o czasie pracy pracowników przedsiębiorstw przewozowych przez zastąpienie norm ustalonych w ustawie przez inne równoważne.

Uczyniony przez art. 3 wyłom w ustawie jest zupełnie zrozumiały, uczynienie bowiem takiego wyłomu samo się narzucało ze względu na specjalny charakter pracy osób zatrudnionych w przemyśle przewozowym, związany z wyjątkowemi warunkami technicznemi pracy tych osób, nie dopuszczającemi stosowania sztywnych norm czasu pracy, zawartych w art. 1 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r.

Przez długi jednak okres czasu, bo przez trzynaście niemal lat rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej, o którem mowa w art. 3 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r., nie ukazywało się, wobec czego z konieczności przedsiębiorcy przewozowi obowiązani byli stosować się do norm przewidzianych przez ustawę dla wszystkich innych zakładów pracy, w praktyce jednak ze względu na specjalny charakter pracy w przedsiębiorstwach przewozowych, uniemożliwiający ścisłe stosowanie norm, stworzonych dla zakładów pracy innego typu, omijali przepisy, życie bowiem nie dawało się pogodzić ze sztywnemi normami.

Taki stan rzeczy trwał do maja zeszłego roku, dopiero bowiem w tym czasie weszło w życie rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej, wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu z dnia 3 marca 1932 r. w sprawie czasu pracy osób, zatrudnionych w przemyśle przewozowym (ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. P. z dnia 14 kwietnia 1932 r. Nr. 31, pod poz. 321), które wreszcie uregulowało interesującą nas kwestję.

Zadaniem niniejszych uwag jest zapoznanie ogółu z przepisami powyższego rozporządzenia, które jako przystosowane już do specjalnego charakteru pracy przedsiębiorstw przewozowych, będzie musiało być ściśle przestrzegane przez ogół przedsiębiorców przemysłu przewozowego, nad czem czuwać będą organa inspekcji pracy.

Pierwszą kwestją, która nas w niniejszym wypadku interesować może, jest danie sobie odpowiedzi na pytanie: do jakich przedsiębiorstw i jakich pracowników przepisy wyżej powołane się stosują?

Odpowiedź tę znajdujemy w pierwszym paragrafie rozporządzenia, który przewiduje, że przepisy rozporządzenia „obejmują zatrudnionych w przemyśle przewozowym

a) woźniców ciężarowych pojazdów konnych, ich pomocników, oraz stajennych;
b) kierowców samochodów ciężarowych i ich pomocników;
c) kierowców autobusów, ich pomocników oraz konduktorów;
d) osoby, którym powierzono wykonywanie w czasie przewozu czynności, związanych z opieką nad towarami, bagażem lub osobami oraz z ładowaniem i ekspedycją“.

Wymienione w cytowanym przepisie dwie pierwsze kategorje osób ze stanowiska interesów właścicieli przedsiębiorstw autobusowych nie interesują nas zupełnie, dotyczą bowiem przedsiębiorstw, nie mających związku z przemysłem autobusowym. Dopiero dwie dalsze kategorje osób należą do personelu przedsiębiorstw autobusowych.

Z przepisów tych wynika, że czas pracy kierowców autobusów, pomocników kierowców autobusów, oraz konduktorów autobusów w każdym razie jest regulowany przepisami powołanego rozporządzenia, pozatem zaś przepisy te mają zastosowanie również i do innych pracowników, zatrudnionych w przemyśle autobusowym, o ile ich czynności mają charakter opieki w czasie przewozu nad towarami, bagażem, czy osobami lub polegają na ładowaniu i ekspedycji.

Jak z powyższego widzimy, przepisy te stosują się niemal do wszystkich pracowników, zatrudnionych w przemyśle autobusowym, wyłączeni bowiem byliby nieliczni pracownicy, spełniający w większych przedsiębiorstwach autobu-

sowych czynności czy to biurowe, czy administracyjne, pozatem zaś pracownicy zatrudnieni na dworcach autobusowych, nie stykający się z ruchem autobusów, ani nie zajęci przy ładowaniu i ekspedycji.

Jak się z kolei przedstawiają przepisy normujące czas pracy tych pracowników?

Paragraf drugi rozporządzenia przewiduje dwie granice czasu pracy, które nie mogą być przekroczone:

1. czas pracy na dobę nie może trwać dłużej niż 10 godzin;
2. czas pracy w ciągu 13 tygodni nie może twać dłużej niż 598 godzin.

Z porównania tego przepisu z normami ustalonemi dla ogółu zakładów pracy w art. 1 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. widzimy, że ilość godzin pracy w ciągu kwartału została utrzymana ta sama co i dla innych przedsiębiorstw, jedynie zaś rozłożenie godzin pracy w ciągu poszczególnych dni i tygodni jest inne, dające przedsiębiorcom przewozowym większą swobodę w dysponowaniu czasem pracowników.

Według bowiem art. 1 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. pracownika nie można dłużej zatrudniać niż 8 godzin na dobę, 6 godzin na dobę w sobotę oraz 46 godzin w ciągu tygodnia W przemyśle przewozowym można pracownika zatrudniać więcej niż 8 godzin na dobę, bo do 10 godzin, w ciągu tygodnia więcej niż 46 godzin, bo nawet do 70 godzin, jednakże w przedsiębiorstwach przewozowych tak, jak i we wszystkich innych zakładach pracy nie można pracownika zatrudniać więcej niż 598 godzin w ciągu kwartału (normą przewidzianą w § 2 rozporządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 3 marca 1932 r. jest 598 godzin pracy w ciągu 13 tygodni; normą przewidzianą w art. 1 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. jest 46 godzin pracy w ciągu tygodnia, t. j. w ciągu 13 tygodni — 13 x 46 = 598 godzin, a więc ta sama norma w obydwu wypadkach).

Ta pewna niewspółmierność między normami dobową a kwartalną prowadzi do tego, że o ile pracownika, pracującego w przemyśle autobusowym, zatrudnia się w pewnych tygodniach przez dopuszczalną maksymalną ilość godzin na dobę, to w następnych tygodniach trzeba pozostawiać mu bardzo poważne ilości czasu wolne, lub płacić za godziny nadliczbowe. Na przykładzie wyglądać to będzie w sposób następujący: przypuśćmy, że właściciel autobusu zatrudnia kierowcę autobusu w ciągu tygodnia przez sześć dni, przyczem w ciągu dnia kierowca pracuje najwyższą dopuszczalną ilość godzin t. j. dziesięć; w ten sposób kierowca przepracuje w ciągu tygodnia 60 godzin, a więc już po dziesięciu tygodniach, przepracowawszy 600 godzin, wyczerpie cały kwartalny kontyngent godzin pracy tak, że praca jego w ciągu trzech pozostałych tygodni kwartału będzie już pracą ponad normę, za którą będzie należało płacić jako za godziny nadliczbowe.

Bardzo istotnym przepisem jest przepis § 3 rozporządzenia, który przewiduje, że do norm pracy, przewidzianych w § 2 rozporządzenia (10 godzin na dobę, 598 godzin na 13 tygodni), nie wlicza się czasu, w ciągu którego pracownik jest zajęty „przy niezbędnych robotach, poprzedzających wyjazd samochodu ciężarowego lub autobusu z miejsca postoju, jak również przy niezbędnych robotach następujących po powrocie do miejsca postoju“, z tem jednak, że praca taka nie może wynieść więcej niż dwie godziny na dobę, czas bowiem, który przekracza dwie godziny, wlicza się już do dziesięciogodzinnej normy dobowej.

Jak widzimy, pracownik może być zatrudniony w ciągu dnia nawet do dwunastu godzin.

Należy tutaj zaznaczyć jeszcze, że do ustalonego w ten sposób czasu pracy nie wlicza się również „czasu, pozostawionego pracownikowi do dowolnego wykorzystania, o ile wynosi on conajmniej godzinę i pracownik może w ciągu tego czasu pozostawić... pojazd bez swej opieki“ (§ 5 rozporządzenia).

Jednak czas spędzony przy uszkodzonym autobusie przez osoby odpowiedzialne za stan autobusu, w wypadku uszkodzeń, powstałych w drodze, uniemożliwiających dojazd do miejsca postoju w porze oznaczonej, gdy osoby wyżej wymienione nie mogą pozostawić autobusu bez opieki, zalicza się do czasu pracy określonego w § 2 rozporządzenia.

Jeśli chodzi o czas, w którym praca może być wykonywana, to tutaj rozporządzenie nie stawia granic, zezwalając na zatrudnianie kierowców autobusów, ich pomocników i konduktorów zarówno w niedziele i święta, jak i w nocy (§ 6 rozporządzenia). Każdy pracownik jednak po przepracowaniu normy dobowej (§ 2 i § 3 rozporzadzenia t. j. 10 godzin plus 2 godziny = 12 godzin), powinien otrzymać conajmniej 10 godzinny okres wypoczynku nieprzerwanego, wolnego od wszelkich obowiązków służbowych (§ 4 rozporządzenia), wzamian zaś za pracę w niedzielę, o ile trwa ona dłużej niż 3 godziny—równą liczbę godzin wolnych od pracy w tygodniu (§ 8 rozporządzenia).

Normy czasu pracy, ustalone w § 2 i § 3 rozporządzenia, moga być przekroczone tylko w wyjątkowych wypadkach, przewidzianych w art. 6 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu, i to zarówno norma 10 godzin na dobę jak i 598 godzin w ciągu 13 tygodni. O ile więc pracownik nigdy nawet w ciągu dnia nie przepracował więcej niż 10 godzin, należy starać się o zezwolenie, o ile ilość godzin pracy w ciągu kwartału ma przekroczyć 598 godzin.

Wypadki, w których na podstawie art. 6 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. zezwolenie na przekroczenie godzin pracy może być udzielone (wyłączamy tu przepisy, odnoszące się do handlu i zakładów o ruchu ciągłym, jako nie mające znaczenia dla przedsiębiorstw przewozowych), są następujące:

1. w razie, gdy z powodu zaszłych lub grożących zakładowi pracy żywiołowych wydarzeń lub nieszczęśliwych wypadków jest to konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa pracujących, dla utrzymania w całości zakładu pracy i umożliwienia dal-

szego jego ruchu, oraz dla wykonania robót, których niewykonanie spowodowaćby mogło zepsucie materjałów lub urządzeń mechanicznych, przyczem czas pracy nie może przekraczać 12 godzin na dobę, o ile nie chodzi o akcję ratowniczą. W wypadkach tych może być czas pracy przedłużony w każdym dniu tygodnia, nie wyłączając niedzieli, pracodawca powinien jednak bezzwłocznie zgłosić wypadek, powodujący konieczność przedłużenia czasu pracy, do właściwego Urzędu Inspekcji Pracy;

2. w wypadkach, spowodowanych szczególnemi, udowodnionemi potrzebami zakładu pracy, może być czas pracy przedłużony za otrzymanem poprzednio zezwoleniem Ministerstwa Opieki Społecznej;
3. w wypadkach, spowodowanych koniecznościami państwowemi lub gospodarczemi, Rada Ministrów może w drodze rozporządzeń, wydawanych na wniosek Ministra Opieki Społecznej, zgłoszony po zaciągnięciu opinji izb przemysłowo-handlowych i izb rzemieślniczych oraz organizacyj zawodowych pracowników i pracodawców, zezwalać na przedłużenie lub nakazać skrócenie czasu pracy w dniu lub tygodniu.

   Rozporządzenia te będą wydawane na określony przeciąg czasu, nie dłużej, niż na jeden rok i mogą dotyczyć poszczególnych gałęzi pracy lub kategoryj zakładów pracy na obszarze całego Państwa lub na obszarach poszczególnych okręgów administracyjnych.

Jak z powyższych przepisów widzimy, okoliczności, uprawniające do otrzymania zezwolenia na przekroczenie norm czasu pracy, są zupełnie wyjątkowe i otrzymanie takiego zezwolenia w zasadzie jest rzeczą dość trudną.

Narzuca to konieczność takiego rozkładania pracy poszczególnych pracowników w ciągu kwartału, by nie dochodziło do tego, że z powodu wyczerpania kontyngentu godzin, niektórzy pracownicy przez pewien czas musieliby pozostawać bez pracy. Normą byłoby tu od 4 do 5 dni pracy dziesięciogodzinnych w ciągu tygodnia, przy krótszych zaś dniach pracy odpowiednio większa ilość dni (np. przy ośmiogodzinnym dniu — 6 dni pracy w tygodniu).

Poważniejszą trudność nasuwa pytanie, jak należy obliczać wynagrodzenie pracowników za godziny nadliczbowe.

Paragraf dziesiąty rozporządzenia z dnia 3 marca 1932 r. przewiduje, że za przepracowane godziny nadliczbowe, zarówno ponad 10 godzin dziennie, jak i ponad 598 godzin kwartalnie, należy wynagradzać pracowników według norm ogólnych, przewidzianych w art. 16 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu.

Wymieniony art. 16 ustawy z 1919 r. przewiduje, że praca w godzinach nadliczbowych ma być wynagradzana o 50 proc. wyżej od płacy normalnej, o ile praca w godzinach nadliczbowych nie przekracza dwóch godzin dziennie, i 100 proc. wyżej za godziny, przypadające ponad wymienione dwie godziny dziennie, oraz za pracę w godzinach nadliczbowych, przypadających na noc (od 9 wieczór do 5 rano), lub w niedzielę i święta.

Nie nasuwają wątpliwości wypadki przekroczenia normy dobowej. Zgodnie bowiem z zasadą, wyrażoną w art. 16 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r., dwie pierwsze godziny ponad dziesięć (przyczem należy pamiętać, że nie wlicza się w liczbę tych godzin—czasu, poświęconego na niezbędne roboty, poprzedzające wyjazd autobusu z miejsca postoju, jak również następujące po powrocie do miejsca postoju — o ile nie przekracza on dwu godzin dziennie), a więc godziny jedenasta i dwunasta płatne są o 50 proc. wyżej, następne zaś, a więc trzynasta, czternasta i t. d. o 100 proc. wyżej ponad płacę normalną.

Trudniejszą już sprawę przedstawia obliczenie, ile należy płacić za godziny przepracowane w niedzielę i święta i w nocy. Tutaj należałoby stanąć na stanowisku, że za godziny zawarte w ramach normy dobowej t. j. za pierwsze dziesięć godzin należy płacić płacę normalną bez żadnej nadwyżki, a to wobec tego, że § 6 rozporządzenia z dnia 3 marca 1932 r. uważa taką pracę za normalną oraz, że za przepracowane godziny w niedziele i święta pracownik otrzymuje na podstawie § 8 tegoż rozporządzenia ekwiwalent w odpowiedniej ilości wolnych godzin w tygodniu, po pracy nocnej zaś, zgodnie z § 4 rozporządzenia, 10 godzin odpoczynku. Za pracę ponad 10 godzin należałoby płacić 100 proc. wyżej od płacy normalnej począwszy od pierwszej godziny ponad normę, a nie, jak w dnie powszednie, dopiero od trzeciej.

Największą trudność nasuwa rozwiązanie zagadnienia, jak należy płacić w wypadku, gdy praca pracownika nie przekracza dziesięciu godzin dziennie, jednak wykracza ponad normę 598 godzin kwartalnie. Wyraźnej odpowiedzi nie daje na to pytanie żaden przepis prawny, a w szczególności nie daje tej odpowiedzi art. 16 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r., na który powołuje się rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 3 marca 1932 r.

Gdyby, stosując się ściśle do przepisów art. 16 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r., liczyć w ten sposób, że za pierwsze dwie godziny ponad 598 godzin, a więc za 599 i 600 godzinę w ciągu kwartału należy płacić po 50 proc. wyżej normalnej płacy, za następne zaś t. j. 601,602 i następne godziny po 100 proc. ponad normalną płacę, byłoby to niesłuszne, krzywdzące dla właścicieli autobusów i sprzeczne z samą intencją cytowanego art. 16 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r.

Trzeba więc znaleść inny sposób obliczenia.

Zdaniem piszącego należałoby tu stosować następujące obliczenie jedynie słuszne, dość jednak skomplikowane, a polegające na sprowadzaniu ilości godzin nadliczbowych ponad normę kwartalną do przeciętnej ilości godzin nadliczbowych na dobę.

W tym celu należałoby ustalić, ile dni w ciągu kwartału dany pracownik przepracował, następnie, ile godzin przepracował ponad normę (w/g rachunku: $x - 598$, gdzie $x =$ ogólna ilość

godzin przepracowanych w ciągu kwartału), następnie zaś na podstawie tych dwu danych ustalić, ile godzin wypada ponad normę dziennie; np. pracownik przepracował w ciągu kwartału 13 tygodni po 6 dni dziesięciogodzinnych, a więc przepracował w ten sposób 78 dni (13 x 6), wynoszących w sumie 780 godzin (13 x 6 x 10). Jak z tego wynika, ponad normę przepracował: 780 godzin—598 godzin=182 godziny. Ponieważ wymienione 182 godziny ponad normę przepracował w ciągu 78 dni, a więc w ciągu jednego dnia przeciętnie pracował ponad normę: 182 : 78 = 2,(3) godziny t. j. 2 godziny i 20 minut, z których dwie pierwsze godziny będą płatne po 50 proc. wyżej od płacy normalnej, reszta zaś ponad dwie godziny 100 proc. wyżej od płacy normalnej; w ten sposób ze 182 godzin ponad normę, 156 będzie płatnych 50 proc., 26 zaś — 100 proc. wyżej od płacy normalnej, gdyby zaś stosować sposób obliczenia, który został powyżej odrzucony, to należałoby liczyć 2 godziny po 50 proc., a 180 godzin po 100 proc. wyżej od płacy normalnej.

Trzeba tutaj dodać, że dotychczas niema żadnego miarodajnego wyjaśnienia w tej mierze powołanych do interpretowania omawianych przepisów organów, w pierwszym zaś rzędzie Ministerstwa Opieki Społecznej. Sposób obliczenia wyżej podany, jest jedynie projektem najbardziej zgodnego, zdaniem piszącego, z intencją art. 16 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. interpretowania przepisów rozporządzenia z dnia 3 marca 1932 r., wyjaśnienie jednak Ministerstwa Opieki Społecznej, które się z czasem ukaże, może od tej interpretacji odbiegać.

Bardzo istotny przepis zawiera § 9 rozporządzenia, przewidujący, że każdy przedsiębiorca autobusowy winien prowadzić kontrolę, ustalającą czas wyjazdu i powrotu każdego pracownika, do którego stosuje się rozporządzenie, przyczem każdemu pracownikowi należy umożliwić przejrzenie dotyczących go notowań.

Prowadzone w ten sposób zapiski winny być zachowywane przez przedsiębiorców w ciągu roku i przedstawiane na każde żądanie organu inspekcji pracy.

Za przekroczenia przepisów rozporządzenia grozi odpowiedzialność karna na podstawie art. 18 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r., w brzmieniu ustalonem nowelą z dnia 7 listopada 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 101, poz. 772), który przewiduje: „Winni przekroczenia przepisów ustawy oraz rozporządzeń, wydanych na jej podstawie, będą karani za pierwszym razem grzywną od 200 zł. do 1000 zł. lub aresztem do 3 miesięcy, w razie zaś powtórzenia przekroczenia — aresztem na czas od 2 tygodni do 3 miesięcy. Przepisy o łagodzeniu kar, zawarte w ustawach karnych, nie będą miały zastosowania do przestępstw, przewidzianych w niniejszym artykule w okresie do dnia 31 grudnia 1932 r.

Do orzekania o czynach, przewidzianych w ust. 1 niniejszego artykułu powołani są obwodowi inspektorzy pracy".

Dodać tutaj należy, że od orzeczeń karnych inspektorów pracy można się odwołać, żądając skierowania sprawy na drogę sądową, bądź do sądu okręgowego (art. 640 Kodeksu Postępowania Karnego), bądź tam, gdzie w siedzibie inspektora pracy, który wydał orzeczenie, znajduje się sąd pracy, do sądu pracy (art. 9 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o sądach pracy).

W zakończeniu niniejszego artykułu należy zwrócić jeszcze uwagę na pewien, bardzo istotny, przepis ostatniej noweli do ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r., która została ogłoszona w kwietniu r. b. w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 27 pod poz. 227, a która wejdzie, w życie w dniu 1 stycznia 1934 r.

Nowela ta wprowadza doniosłą zmianę w art. 1 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r., podwyższa bowiem normę dozwolonych godzin pracy z 46 godzin do 48 godzin na tydzień. W ten sposób na podstawie tych nowych przepisów przedsiębiorcy ogółu zakładów pracy będą mogli zatrudniać swych pracowników nie jak dotychczas przez 598 godzin kwartalnie, a przez 624 godziny.

Ponieważ art. 3 ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r., który stanowi podstawę dla specjalnych przepisów o czasie pracy w przedsiębiorstwach przewozowych, przewiduje, że normy czasu pracy w tych przedsiębiorstwach muszą być równoważne z normami pracy dla ogółu zakładów pracy, nasuwa się obecnie konieczność znowelizowania § 2 rozporządzenia z dnia 3 czerwca 1932 r. w ten sposób, ażeby normę czasu pracy kwartalną dla przedsiębiorstw przewozowych podwyższyć również, jak i dla pozostałych przedsiębiorstw, do 624 godzin.

Z takim postulatem winien wystąpić do miarodajnych czynników ogół właścicieli autobusów; do dnia 1 stycznia 1934 r. zaś jest jeszcze dość czasu, aby postulat ten przeprowadzić.

Dr. Ankiewicz

Istota ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej

Zadaniem każdego ubezpieczenia jest ochrona ubezpieczającego przed skutkami losowego wydarzenia dotykającego mienia wzgl. zdrowia lub życia ubezpieczającego. Losowe wydarzenia są b. różnorodne i polegać mogą na wydarzeniach naturalnych, jak grad, śmierć, na działalności ludzkiej, jak kradzież i wreszcie mogą mieć charakter mieszany, jak ogień, nieszczęśliwe wypadki. Losowem wydarzeniem w ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej jest powstały po stronie ubezpieczającego obowiązek prawny wynagrodzenia szkody wyrządzonej osobie trzeciej w czasie trwania umowy ubezpieczenia.

Obowiązujące przepisy kodeksu cywilnego, jak również szereg ustaw specjalnych, dotyczących różnych dziedzin ludzkiej przedsiębiorczości zawierają liczne postanowienia, nakładające na sprawcę obowiązek wynagrodzenia wyrządzonej

szkody. Jedne z tych przepisów nakładają ten obowiązek na każdego człowieka bez względu na jego stan lub zawód, inne przeciwnie powstanie tego obowiązku łączą z posiadaniem jakiejś rzeczy wzgl. z wykonywaniem jakiegoś zawodu. Właściciel nieruchomości jest zatem obowiązany wynagrodzić szkodę powstałą z powodu nieutrzymania jej w należytym stanie, właściciel zwierzęcia odpowiada za szkodę przez nie wyrządzoną, lokator za szkodę wyrządzoną w wynajętym lokalu, kierownik przedsiębiorstwa fabrycznego za śmierć lub uszkodzenie zdrowia robotnika, to samo kupiec, właściciel hotelu, lekarz, aptekarz, posiadacz wozu mechanicznego i in.

Z powyższego wynika, że liczba przypadków, w których na skutek przepisów prawnych jest się obowiązanym do wynagrodzenia szkody jest b. znaczna, i świadomość tego, że każdy nieoczekiwanie dla siebie może być do tej odpowiedzialności pociągnięty, powołała do życia ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Bez przepisów prawnych ubezpieczenie to jest nie do pomyślenia. W praktyce niema ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, któreby obejmowało ochronę ubezpieczającego przed skutkami każdej wyrządzonej drugiemu szkody. Ubezpieczenie to zawiera się zawsze na wypadek wyrządzenia szkody w pewnym charakterze, który musi być szczegółowo w umowie podany. W zależności od tego rozróżniamy wiele rodzajów tych ubezpieczeń, jak ubezpieczenie właścicieli domu lekarzy, adwokata, posiadacza wozu mechanicznego etc. W dalszym ciągu omawiane będzie tylko ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych i to tylko od szkód wyrządzonych pasażerom z powodu ruchu pojazdu (art. 10 ustawy z dnia 14/3 1932 r. —

Przedmiotem tego ubezpieczenia w/g ogólnych warunków ubezpieczenia jest ustawowa odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu mechanicznego, jeżeli wskutek ruchu pojazdu pasażer poniesie śmierć wzgl. dozna uszkodzenia cielesnego. Czy posiadacz pojazdu ponosi winę za wypadek, czy jest obowiązany do wynagrodzenia szkody i w jakiej wysokości rozstrzyga w razie sporu sąd, stosując obowiązujące przepisy i nie oglądając się na stan majątkowy sprawcy. O ile chodzi o b. zabór pruski, będą to przepisy kodeksu cywilnego, postanowienia bowiem niemieckiej ustawy automobilowej z 3/5 1909 r. nie będą miały w danym wypadku zastosowania, gdyż dotyczą tylko odpowiedzialności wobec pasantów; w b. zaborze austrjackim będą wchodziły w rachubę specjalne przepisy austr. ustawy automobilowej z 9/8 1908, zaś w b. zaborze ros. postanowienia kodeksu cywilnego. Oprócz obowiązku odszkodowania za spowodowaną śmierć czy uszkodzenia cielesne pasażera zakład ubezpieczeń zgodnie z umową ponosi jeszcze koszty obrony prawnej przed nieuzasadnionemi roszczeniami poszkodowanych.

Zawarta przez posiadacza wozu mechanicznego umowa ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej nie chroni go w całości przed następstwami szkody, wyrządzonej pasażerowi z powodu ruchu wozu. Umowa bowiem zawiera szereg poważnych w tym kierunku ograniczeń. Przedewszystkiem zakład ubezpieczeń wyrównuje szkodę wyrządzoną pasażerowi nie w całej rozciągłości orzeczonej przez sąd, tylko do wysokości w umowie oznaczonej. Licząc się z obowiązującemi przepisami należy przyjąć, że w/g zawartych umów zakład ubezpieczeń odpowiadać będzie naiwyżej do wysokości 10.000 zł. za śmierć lub uszkodzenie cielesne jednego pasażera wzgl. do wysokości 30.000 zł. w razie śmierci lub uszkodzenia kilku pasażerów wskutek jednego wypadku. Jeżeli zatem w konkretnym przypadku sąd orzeknie dla poszkodowanego wyższe odszkodowanie, które przekroczy wspomniane normy, nadwyżkę tę będzie musiał zapłacić sam ubezpieczający. Stanowi to poważne niebezpieczeństwo dla gospodarczej równowagi ubezpieczającego. Cytowana już niemiecka ustawa automobilowa z 1909 r. w § 12 postanawia, że posiadacz wozu mechanicznego odpowiada za śmierć lub uszkodzenie jednego pasanta (nie pasażera) tylko do wysokości 50.000 zł., a wrazie wypadku zbiorowego do wysokości 150.000 zł., a więc ustawa ta ograniczyła wysokość szkody, jaką można orzec w stosunku do posiadacza wozu mechanicznego za spowodowany wypadek. Uderza tutaj szczególnie rozbieżne stanowisko ustawodawstwa polskiego i niemieckiego. Niemieckie ustawodawstwo nie wprowadziło dotąd przymusu ubezpieczenia posiadaczy wozów mechanicznych, jakkolwiek ograniczyło ustawowo wysokość odszkodowania za spowodowany przez nich wypadek, dając im temsamem możność zwolnienia się *w całości* od tego niebezpieczeństwa za stosunkowo niewielką opłatę ubezpieczeniową; polskie natomiast ustawodawstwo wprowadziło w omawianym kierunku przymus ubezpieczenia, a więc posiadacz wozu ponosi przymusowo ciężary ubezpieczeniowe, a mimo to tylko *częściowo* zwalnia się od obowiązku odszkodowania, gdyż odszkodowanie ponad normy umowne musi sam ponosić. Uwzględniając jednak przeciętną publiczność w autobusach można przyjąć, że w praktyce przyjęte w umowie sumy gwarancyjne w ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej wystarczą na zaspokojenie roszczeń zgłoszonych przez poszkodowanych.

Wysokość szkody, jaką obowiązany jest wynagrodzić zakład ubezpieczeń doznaje jeszcze drugiego ograniczenia, gdyż umowa ubezpieczenia narzuca każdemu ubezpieczającemu postanowienie, że z sumy odszkodowania, które będzie musiał uiścić zakład ubezpieczający ponosi na własną odpowiedzialność 10 proc. nie mniej przytem jak 100 zł. Dotyczy to zarówno samej szkody jak i kosztów obrony prawnej. Jest to t. zw. samoubezpieczenie czyli udział własny ubezpieczającego

Przeznaczeniem tego postanowienia jest dostatecznie zainteresować ubezpieczającego w tem, aby szkoda nie nastąpiła. Sądzono, że ubezpieczający posiadając przeświadczenie, że za wyrządzone przez niego szkody z chwilą zawarcia umowy ubezpieczenia będzie ponosił odpowiedzialność zakład ubezpieczeń, nie wykaże dostatecznej staranności w kierowaniu wozem, co w konsekwencji może zwiększyć wypadkowość. Tołh osz no nawet pod

adresem całego ubezpieczenia od odp. c., że usypia ono staranność i ostrożność w ubezpieczającym, zwiększa wypadkowość i jest z tego powodu niemoralnem. Pogląd ten nie jest dostatecznie uzasadniony. Ubezpieczający bowiem właśnie przy tem ubezpieczeniu nie jest zupełnie zainteresowany w wywołaniu wypadku, nie odnosi on bowiem z tego żadnej korzyści, gdyż do odszkodowania ma prawo tylko poszkodowany. Nadto ponieważ rozmiary szkody wywołanej wypadkiem nigdy nie dadzą się przewidzieć i nigdy nie jest wykluczone, że powstała szkoda może przewyższać odpowiedzialność zakładu, postawienie na ubezpieczającym przymusowego ponoszenia części szkody nie wydaje się być celowem, tembardziej, że chodzi tu o życie i uszkodzenie cielesne pasażerów, a nie szkody rzeczowe.

Poza przytoczonemi wyżej ograniczeniami odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń co do wysokości szkody umowa ubezpieczenia przewiduje ponadto jeszcze szereg roszczeń, które jakkolwiek wywołane zostały wyrządzoną pasażerom szkodą z powodu ruchu pojazdu mechanicznego, to jednak zakład ubezpieczeń nie ponosi za nie odpowiedzialności. Roszczenia te wyłącza zakład, ponieważ ponoszenie ich nie da się pogodzić z zasadami techniki ubezpieczeniowej albo też dlatego, że stanowią one dla zakładu zbyt duże ryzyko. Z ważniejszych należą tutaj roszczenia zgłoszone przez krewnych ubezpieczającego, powstałe wskutek świadomie wywołanego przez ubezpieczającego wypadku, jeżeli kierowca wozu nie miał wymaganego zezwolenia na prawo jazdy, szkoda wywołana poza granicami państwa, szkody wywołane wozem, co do którego ubezpieczający przy zawarciu umowy nie podał istotnych cech i właściwości umożliwiających zakładowi ocenę ryzyka wzgl. co do którego nie podał zakładowi późniejszych zmian istotnych, jakim uległ wóz w czasie trwania umowy i wreszcie roszczienia wywołane wypadkiem którego ubezpieczający na czas nie zgłosił lub jeżeli po zgłoszeniu nie okazał koniecznej pomocy zakładowi w ustaleniu rozmiarów szkody.

Wreszcie wspomnieć jeszcze należy o wpływie, jaki na odpowiedzialność zakładu za wyrządzone przez ubezpieczającego szkody wywiera niezapłacenie składki. Ponieważ umowa ubezpieczenia jest umową dwustronną, w której świadczenie jednej strony jest uwarunkowane świadczeniem drugiego kontrahenta, zakład nie jest obowiązany do płacenia odszkodowania, jeżeli ubezpieczający nie zapłacił w terminie składki ubezpieczeniowej.

Wprowadzony zatem przymus ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej dla posiadaczy autobusów nie zwalnia ich całkowicie od ciążącej na nich odpowiedzialności prawnej. Ponoszą bowiem sami część szkody przewyższającej określone w umowie ubezpieczenia maksimum, część szkody z udziału własnego oraz całkowicie odpowiadają za szkody, które zakład z pod ubezpieczenia wyłącza.

Omawiany przymus ubezpieczenia niewątpliwie przynosi jednak korzyści i to zarówno ubezpieczającemu jak i ogółowi. Przedewszystkiem wynosi ubezpieczający tę korzyść, jaką daje każde ubezpieczenie, gdyż za niewielką stosunkowo składkę uzyskuje możność przerzucenia grożącej mu odpowiedzialności prawnej na ogół ubezpienych, reprezentowany przez zakład ubezpieczeń. Umożliwia to ubezpieczającemu oparcie kalkulacji swego przedsiębiorstwa na racjonalnych podstawach, bo z wyłączeniem czynnika losowego. A niebezpieczeństwa grożącego ubezpieczającemu nie można lekceważyć. Zasada bowiem kodeksu cywilnego, że sprawca jest obowiązany wynagrodzić szkodę tylko zawinioną, doznała znacznego rozszerzenia przez orzecznictwo sądowe i ustawodawstwo specjalnie wydane w związku ze wzrostem przemysłu i motoryzacją komunikacji. Ugruntował się bowiem pogląd, że niebezpieczeństwo związane z użyciem zmotoryzowanych środków komunikacji stanowi ryzyko, które przedewszystkiem musi ponosić przedsiębiorca i on bez potrzeby wykazywania mu winy jest odpowiedzialny za wyrządzoną szkodę. Zapoznawać przytem nie można, że posiadacz wozu odpowiada przytem nietylko za siebie, ale również i za szkody innych, jak kierowcę wozu. Ważne również znaczenie ma ochrona prawna, jaką zakład ubezpieczeń zapewnia ubezpieczającemu wobec niesłusznie zgłaszanych roszczeń przez osoby poszkodowane. Ubezpieczający nie posiada przeważnie koniecznych wiadomości, aby się dostatecznie zorjentować w zawiłych częstokroć sytuacjach prawnych, tembardziej, że tylko ta szkoda ma być wynagrodzona, którą wynagrodzić nakazuje prawo. Zakład ubezpieczeń natomiast zlikwiduje szkode sprawniej, bo przez tosamo, że sam szkody nie wyrządził, łatwiej dojdzie do porozumienia z ubezpieczającym w drodze pozasądowej wzgl. mając rozległe doświadczenie skuteczniej ochroni ubezpieczającego przed niesłusznie zgłoszoną pretensją.

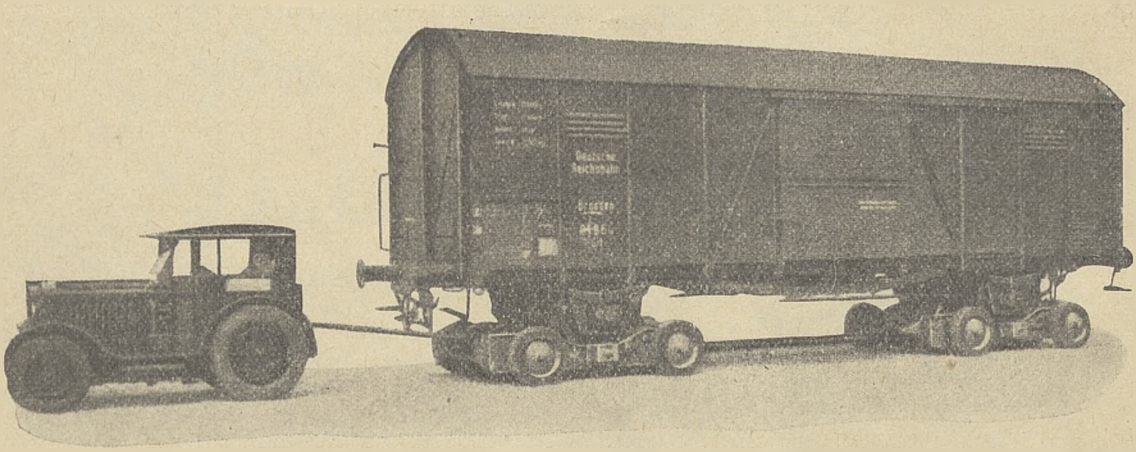
Niemniejszą też korzyść wynosi ogół z omawianego ubezpieczenia. Przepisy prawne nakazujące sprawcy wynagrodzenie szkody byłyby częstokroć martwą literą, gdyby sprawca szkody z powodu braku odpowiedniego majątku lub niewypłacalności nie był w stanie tej szkody wynagrodzić. Poszkodowany na zdrowiu lub życiu pasażer musiałby sam wzgl. jego rodzina ponosić następstwa wypadku autobusowego lub odwołać się do opieki społecznej. Temu zapobiega ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. W miejsce niedającego gwarancyj majątkowych sprawcy wypadku podstawia ono zakład ubezpieczeń, a więc solidnego i wypłacalnego dłużnika, dającego rękojmię, że odszkodowanie zostanie wypłacone. Ubezpieczenie od odpowiedzialności prawnej uzupełnia i realizuje właściwie przepisy prawne mające na celu ochronę interesów ogółu w razie wyrządzenia szkody.

Alojzy Myszkowski

Traktory dla wagonów kolejowych

Traktory dla wagonów kolejowych są przez niem. koleje państwowe nowo wprowadzanym środkiem transportowym. Służy on do przewozu naładowanych lub próżnych wagonów z dworca towarowego przez ulicę do tych spedytorów, którzy nie posiadają połączenia kolejowego. Za pomocą niskiej rampy przestawia się wagon towarowy w całości z toru na traktor zaopatrzony w szyny, który zostaje dowieziony do odbiorcy.

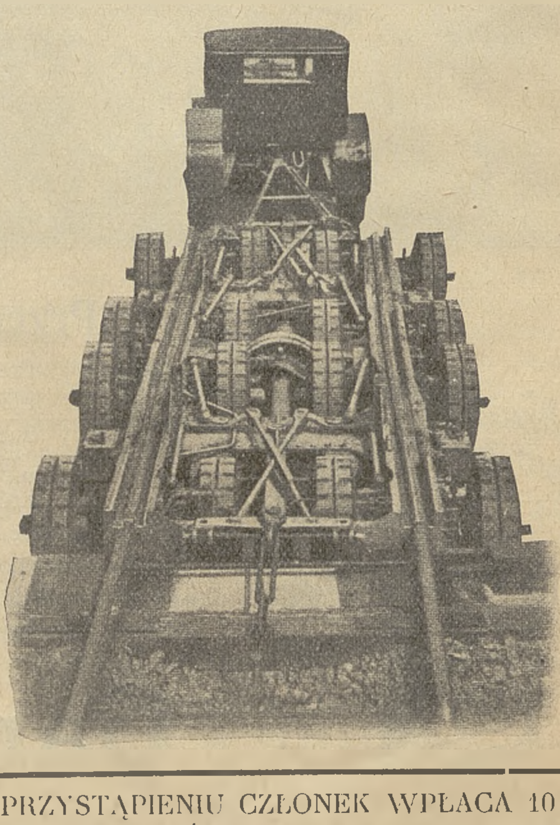
Ten traktor jest jakoby przedłużeniem drogi żelaznej do domu spedytora i służy zamiast połączenia szynowego.



Nowy środek transportowy popierany przez starszego radcę kolejowego Culemeyera został zbudowany w/g wskazówek centrali kolei dla budowy maszyn przez fabrykę wagonów w Gotha i składa się z niskich podkładek, z których każda dźwiga oś wagonu towarowego, które po władowaniu wagonu tworzą z nim spojoną całość. Zakręt kolejowy bierze się nie jak w wagonach kolejowych przez przesuwanie się osi pod wagonami, lecz jak przy automobilu przez działanie 16 kół, które spoczywają na ruchomych osiach. Traktor ten waży 8 do 9 t. i może transportować 2-osiowe wagony do łącznej wagi 32 t. z dozwolonemi odstępami między osiami od 3 do 8 m.

Podobno ciśnienie kół wynosi przy pełnym obciążeniu tylko 2,5 na koło, to jest o wiele mniejsze aniżeli najwyższe dozwolone obciążenie 2-osiowej ciężarówki, której tylne koła mogą dźwigać do 3,75 t. każde. Zastosowanie wysoce elastycznych opon — resor ruchomych oś i dźwigów, do wyrównania ciężaru — nie rzekomo zapewniać przy współdziałaniu z resorami równe i nadzwyczaj giętkie przeniesienie ciężaru na bruk, tak że wstrząśnienia bruku nie dają się odczuć przechodniom, jak i przyległym zabudowaniom. Pojazd ten przezwycięża nierówności o głębokości do 20 cm.

Traktor ten koleje państwowe niemieckie zamierzają używać nietylko do przyjmowania wagonów kolejowych lecz także i transportów poszczególnych ciężarów dużej wagi i wielkich rozmiarów, a które będą przekraczały możności ładowania do wagonów.



Inż. M. Dębicki

Autobusy szynowe

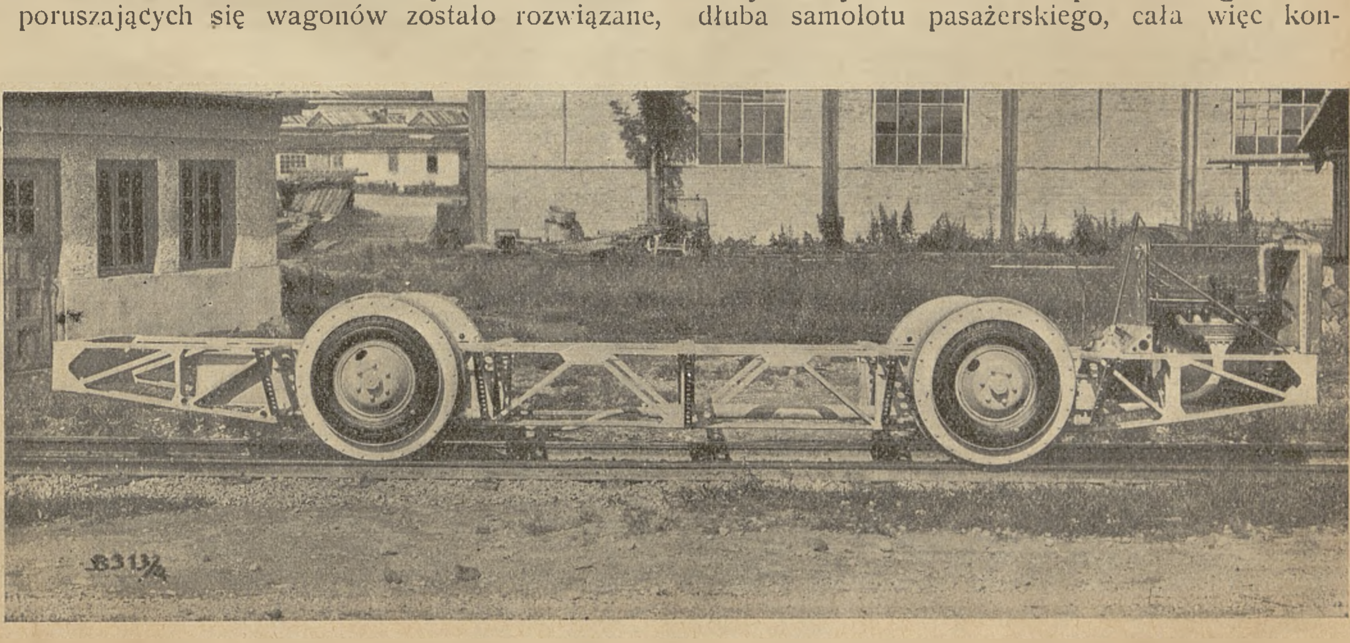
W ostatnich czasach, w prasie technicznej wszystkich krajów, coraz więcej miejsca zajmuje sprawa używania na linjach kolejowych, wagonów motorowych oraz autobusów szynowych. Wzrost zainteresowania jest niewątpliwie dowodem, że ostatnio technika potrafiła znaleźć takie rozwiązanie tej sprawy, które przyczyni się do szerszego zastosowania i szybszego rozwoju tego środka lokomocji.

Idea pociągów motorowych nie jest nowa. Już przed wojną używano w wielu państwach samochodów szynowych, a następnie niewielkich lokomotywek a raczej ciągników benzynowych, które w czasie wojny często służyły do przewozu rozmaitych transportów. Potem zaczęto budować specjalne lokomotywy benzynowe dla przetaczania wagonów na stacjach. Dalszym etapem było zastosowanie wagonów motorowych dla ruchu pasażerskiego.

Oddawna zapewne już, koleje odczuwały brak środka lokomocji, który by pozwolił przewozić na niewielkich odległościach, na linjach przeważnie drugo i trzeciorzędnych, niewielkie ilości pasażerów. Chodzące w takich wypadkach pociągi, składające się z parowozu i dwóch, lub trzech wagonów, jakie się nieraz spotykało, nie mogły w żadnym wypadku stać w jakimkolwiek możliwym stosunku do opłacalności linji. Pojawiły się wtedy wagony motorowe. Były to początkowo wagony, bądź przerabiane ze zwykłych wagonów kolejowych, bądź też budowane specjalnie, lecz przy ścisłem opieraniu się na dotychczasowych wzorach. Konstrukcje poszły w trzech kierunkach. Budowano wagony o napędzie parowym, o napędzie elektrycznym oraz o napędzie silnikiem benzynowym. Wszystkie te trzy typy są obecnie budowane i znajdują zastosowanie na najrozmaitszych linjach kolejowych. W ten sposób zadanie dostarczenia kolejom samodzielnie poruszających się wagonów zostało rozwiązane, pod względem technicznym jednak, rozwiązanie to nie było jeszcze doskonałe. Tego typu wagony motorowe nie mogły stać się nowym środkiem lokomocji, a pozostały tylko dawnymi wagonami kolejowymi, poruszającemi się samodzielnie. Szybkość ich pozostała w granicach od 30 do 50 km./godz. i tylko w rzadkich wypadkach wielkość tę przekraczała. Pod względem ekonomicznym jednak, wagony te były korzystne, pozwalały kolejom uzyskać pewne oszczędności i dlatego też czyniono w dalszym ciągu wysiłki w celu ich usprawnienia.

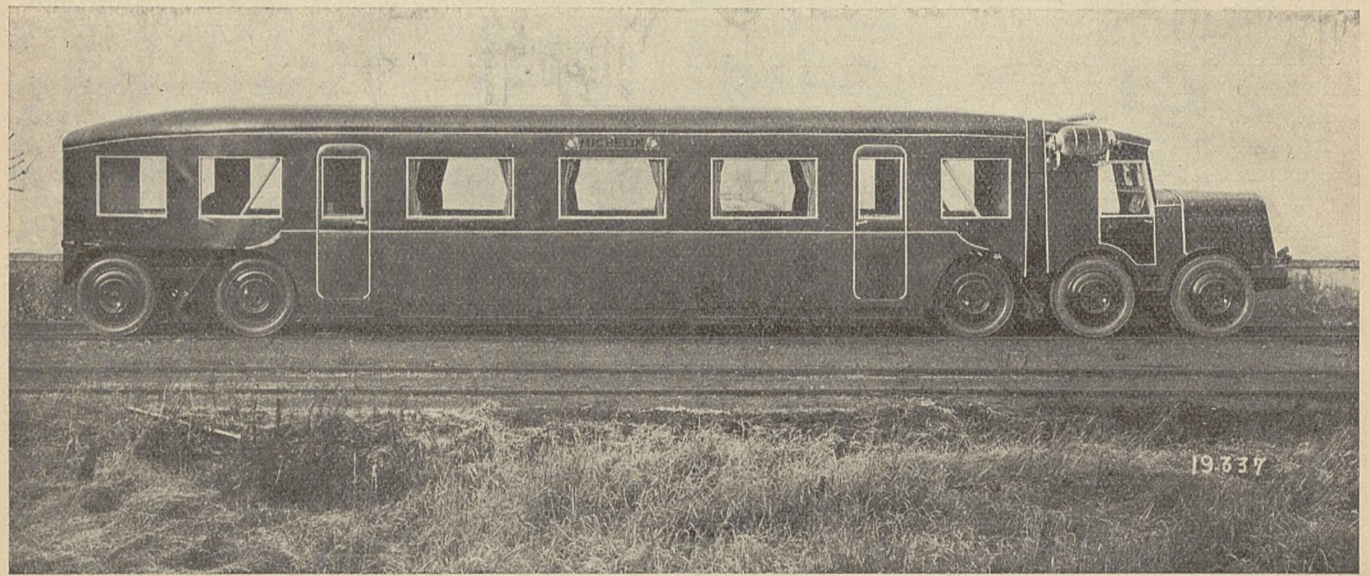
Tak samo jak pierwsze samochody były kształtem podobne do ówczesnych powozów i stopniowo przez ewolucję doszły do obecnych całkowicie innych kształtów, tak samo taką ewolucję zaczęły przechodzić wagony motorowe. Wzorowane na początku ściśle na wagonach kolejowych, zaczęły niebawem uwydatniać swoje wady. Przedewszystkiem ich ciężar. Rzucała się w oczy nieracjonalność przewożenia olbrzymiego ciężaru martwego, wynoszącego około 600—800 a nieraz i więcej kg. na jednego pasażera. Przodujący w tym czasie wśród wszystkich przemysłów, przemysł samochodowy jasno wykazywał, że ciężkie nawet autobusy na kilkadziesiąt osób są budowane o wiele lżej. Ten też przemysł samochodowy przyczynił się do tego, że zaczęto się wzorować na konstrukcjach tam stosowanych i stworzono autobusy szynowe.

W roku 1931 fabryka gum Michelin we Francji, wypuszcza na rynek autobus szynowy, który odrazu staje się sensacją, gdyż jest zaopatrzony w koła z pneumatykami specjalnej konstrukcji, mogącymi biegnąć po szynach. Koło takie składa się z dwóch obręczy metalowych, a pomiędzy niemi umieszczona jest opona szynowa, pompowana do ciśnienia 6—7 atm. Początkowo do prób fabryka używała nadwozia przerobionego z kadłuba samolotu pasażerskiego, cała więc kon-



strukcja była nadzwyczaj lekka. Wyniki prób okazały się doskonałe. Gumowe koła odznaczały się wielką przyczepnością, co umożliwiało z jednej strony lekką budowę nadwozia, z drugiej zaś — elastyczne i szybkie ruszanie z miejsca. Pozatem koła nie przynosiły najmniejszych drgań na nadwozie. Jazda była cicha, bez żadnych wstrząsów i nadzwyczaj przyjemna.

Po wypróbowaniu kilku typów, wypuszczono na rynek typ 5-cio osiowy, posiadający z przodu trzy-osiowy — z tyłu — dwu-osiowy wózek. Typ ten posiada nadwozie przeznaczone na 24 pasażerów, zaopatrzony jest w silnik bezzaworowy Panhard-Levassov o mocy 20 K.M., który napędza dwie przednie osie. Wóz ten posiada automatyczną sygnalizację, dającą znać kierowcy o spadku ciśnienia w któremkolwiek z kół, chcćby o 1/2 atm. Zresztą jak dowiodły doświadczenia, nawet całkowite wyjście powietrza z koła nie grozi żadnemi niebezpiecznemi następstwami. Całość autobusu zbudowana jest nadzwyczaj lekko. Ciężar wozu, przypadający na jednego pasażera wynosi około 182 kg. Ta lekka budowa umożliwia nawet przy tak słabym silniku osiąganie szybkości do 100 km./godz.. Przy zastosowaniu silnika większego łatwo jest osiągać 120 km./godz. i wyżej. Przyspieszenie przy ruszaniu również jest bardzo duże. Autobus może osiągnąć szybkość



Autobus szynowy na pneumatykach »Michelin«

80 km./godz. już na 600 metrach, co w rezultacie daje takie znaczne zwiększenie prędkości średniej.

Pneumatyki szynowe są do tej pory konstrukcją zupełnie nową i po dłuższem doświadczeniu dopiero, będzie można ocenić ich wartość i przydatność do tego typu komunikacji. Niedawno przeprowadzone w Niemczech badania nad kołami gumowemi, biegnącymi po szynach, wykazały, że przy mokrych szynach współczynnik tarcia spada bardzo znacznie i jest o wiele niższy niż współczynnik tarcia stalowego koła na mokrej szynie. Fakt ten jest jednak poważną wadą i dopiero przyszłość okaże, czy koła gumowe znajdą szersze zastosowanie, czy też nie.

Oprócz Michelin'a również cały szereg innych fabryk zaczął konstruować różne typy autobusów szynowych, spoczywających jednak na zwykłych kołach z obręczami metalowemi.

Wśród autobusów szynowych różnych firm wyróżniają się dzisiaj swą pomysłową i celową konstrukcją, autobusy Austro-Daimlera. Nie wzorowane już zupełnie na konstrukcji wagonów kolejowych, odbiegają jednak także znacznie od zwykłych autobusów drogowych. Konstrukcja ich jest dostosowana w zupełności do zadań i potrzeb jakie je czekają, oraz do warunków w których pracują.

Nowością są tu znowu koła. Potrafiono tu połączyć ze sobą zalety kół gumowych i metalowych. Koło ze zwykłym pneumatykiem gumowym jest umieszczone luźno wewnątrz drugiego koła metalowego, posiadającego profil kolejowy. Oba koła obracają się razem. Pneumatyk gumowy przejmuje wszelkie drgania i odgrywa rolę doskonałego resoru powierznego. Metalowa obręcz dookoła obracająca się razem z gumą, chroni ją przed zużyciem, przed niszczącym działaniem rozjazdów, styków szyn i t. p.

Austro-Daimler buduje autobusy szynowe najrozmaitszych wielkości, od 30-to osobowych aż do zespołów 92 osobowych, składających się z 3 połączonych ze sobą wozów. Autobusy te, są wszystkie dwukierunkowe i posiadają 1 lub 2 silniki benzynowe. Szybkość, zależnie od typu — 70 do 130 km./godz. Budowane bardzo lekko, mają zaledwie około 200 kg. ciężaru martwego przypadającego na jednego pasażera. Ostatnio dokonano znacznego ulepszenia przez zastosowanie hydraulicznego sprzęgła przekładni. W urządzeniu tem, silnik nie jest związany sztywno z kołami, lecz za pośrednictwem cieczy, co daje połączenie

nadzwyczaj elastyczne. Sprzęgło i t. zw. zmieniacz wypełnione cieczą, przenoszą moc łagodnie i z wykluczeniem jakichkolwiek szarpnięć. Sterowanie całego mechanizmu jest nadzwyczaj proste i dogodne*). O ile praktyka nie wykaże jakich nieprzewidzianych wad, tego tak pomysłowego urządzenia, to będzie ono niewątpliwie jednem z najlepszych udoskonaleń w tej dziedzinie.

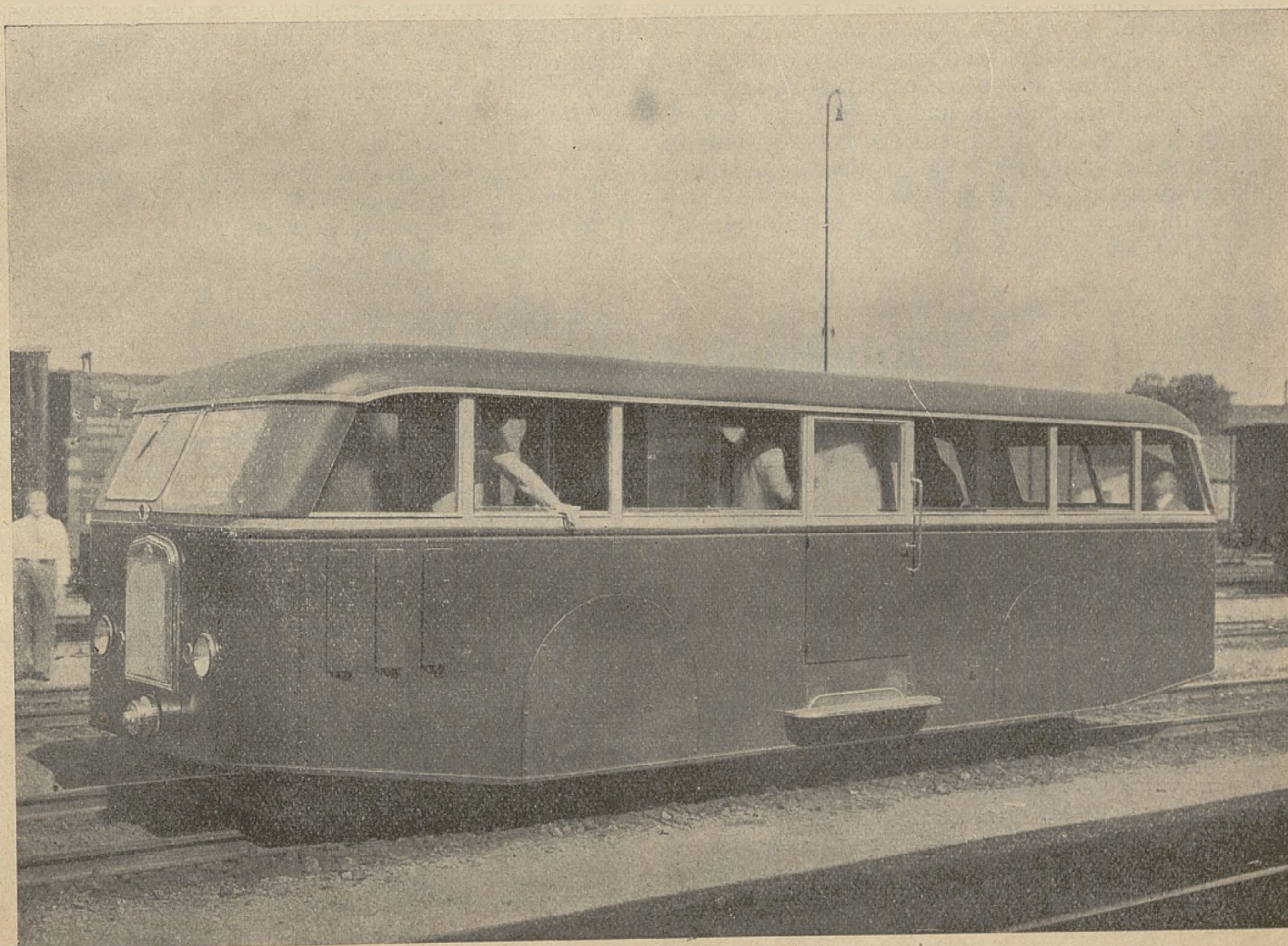
Do napędu autobusów szynowych stosują niektóre fabryki, szybkobieżne silniki Diesla. Do jednej z ciekawszych konstrukcji tego typu należy duzy wagon na 102 pasażerów, budowy zakładów Vumag, Maybach i Siemens & Schuckert. Wagon ten uruchomiony został ostatnio na linji Berlin — Hamburg, gdzie przebywa przestrzeń 286 klm. w ciągu 141 minut, osiągając prędkość 140—150 klm./godz.

Wagon składa się z dwóch jednakowych, połączonych ze sobą części, spoczywających w miejscu złączenia na dwu osiowym wózku. Na każdym zaś z obu końców tego wagonu, znajdują się 2-osiowe podwozia, zawierające mechanizm napędowy. Mechanizm ten składa się z 12 cyl. silnika Diesla o mocy 410 K.M. połączonego z prądnicą, oraz z elektrycznego silnika pędzącego. Każda z prądnic jest połączona bezpośrednio z oboma silnikami pędzącymi, na obu końcach wozu. Zewnętrzny kształt pudła wagonowego ma zarysy o linjach płynnych, i został on ustalony na zasadzie badań, w tunelu aerodynamicznym zakładów Zeppelina. To też wagon osiąga szybkość powyżej 150 klm./godz., a przy działaniu jednego tylko silnika, może jeszcze osiągnąć na płaskiej przestrzeni, szybkość do 120 klm./godz. Ze względu na wielkie prędkości, wagon oprócz normalnych hamulców na koła, posiada dodatkowo elektromagnetyczne hamulce bezpieczeństwa działające wprost na szyny.

Opisane powyżej trzy typy autobusów szynowych, nie wyczerpują wszystkich typów a są tylko przykładem, w jakim kierunku technika obecnie idzie. Rozgraniczenie między autobusem szynowym a wagonem motorowym staje się coraz trudniejsze. Nastąpiła ewolucja dawnych wagonów motorowych, tak że stały się one zupełnie nowym środkiem lokomocji, przed którym ukazują się nowe widoki. Nie jest to już środek komunikacji na bocznych linjach o słabym ruchu, ale zaczyna być środkiem pierwszorzędnego znaczenia do przewozu szybkiego nawet na dłuższe przestrzenie. Autobusy szynowe będą pozatem doskonałym typem dla komunikacji podmiejskiej oraz dla komunikacji o charakterze turystycznym.

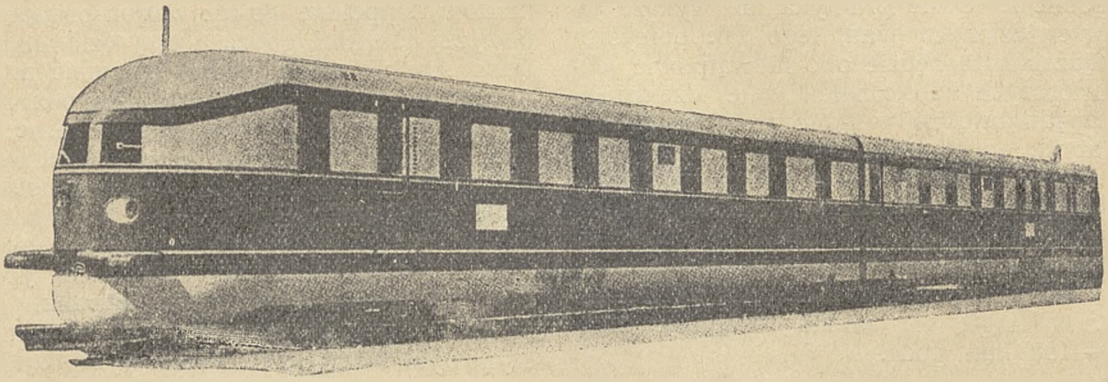
Demonstrowany niedawno w Polsce autobus szynowy Austro-Daimlera, wykazał u nas niezwykłe zalety tego środka lokomocji. Przestrzeń

*) Opis tego urządzenia znajdnje się w ostatnim zeszycie Inżyniera Kolejowego — Nr. 6 — Czerwiec 1933, str. 149 i nast.



Autobus szynowy »Austro-Daimler«

z Krakowa do Zakopanego przebył w ciągu 2 g. 10 min., podczas, gdy pociąg pośpieszny przebywa tę przestrzeń w ciągu 4 godz. i 4 min., to znaczy w czasie dwukrotnie dłuższym. Na odcinku płaskim Warszawa-Skierniewice osiągnął szybkość średnią około 125 klm./godz. Te cyfry jasno wykazują olbrzymie korzyści, jakie dla ruchu pasażerskiego może dać taki autobus.



Autobus szynowy kursujący na linji Berlin — Hamburg

Liczne badania co do strony ekonomicznej tego zagadnienia dają naogół zadawalające wyniki. Badania nad lekkim autobusem szynowym przeprowadzone w Niemczech na linji Luneburg-Soltau, wykazały, że 6-ciu pasażerów z biletami III klasy, pokrywa całkowicie koszt przejazdu autobusu. Oczywiście dla szybkich luksusowych autobusów sprawa będzie się przedstawiała nieco inaczej. Pozatem wszędzie, gdzie zaprowadzono autobusy szynowe, zauważono wzrost przewozów pasażerskich.

Wobec tylu zalet autobusy szynowe mają szanse szybkiego rozpowszechniania się zwłaszcza, że koszt ich nabycia naogół jest mniejszy od kosztu wagonu pulmanowskiego. Nasuwałoby się tu pytanie, czy nie odbije się to ujemnie na komunikacji autobusowej drogowej? Zapewne, tam gdzie linja autobusowa biegnie równolegle do kolei, to z pewnością tak. Trzeba pamiętać, że publiczność zawsze wybierze środek lokomocji, który jest szybszy, tańszy i wygodniejszy, a w tych dziedzinach walka z autobusami szynowemi będzie trudna. W Polsce jednak sieć kolejowa jest tak rzadka, że autobusy drogowe w większości wypadków uzupełniają ruch i są kolejom potrzebne, jako środek dowożący pasażerów do stacyj kolejowych. Nie mniej jednak powinny przedsiębiorstwa autobusowe mieć na uwadze możliwość rozwoju tego nowego środka komunikacji i powinny starać się aby przez modernizację swych urządzeń oraz przez dbałość o wygodę i należyte obsłużenie podróżnych, nie pozostały autobusy drogowe, daleko w tyle poza autobusami szynowemi.

A z czasem stworzy technika z pewnością nową doskonalszą konstrukcję autobusu drogowego i w ten sposób postęp w komunikacji będzie stale posuwał się naprzód.

Autobusy drogowe kolei

Autobus, działający na linjach, w ten czy inny sposób stycznych z przewozami kolei, jest albo *dowoźnikiem* dla kolei, albo sprawia większą czy mniejszą *konkurencję*, zresztą zaś *uzupełnia* jedynie przewozy kolejowe, z małą szkodą lub bez szkody dla kolei. Kolej przystępując do organizacji własnych imprez autobusowych, musi sobie zdać sprawę w poszczególnych przypadkach, czy zamierza:

1. *Uzupełnić swoją działalność dowozem do kolei* nieobsłużonym przez inicjatywę prywatną, lub źle obsłużonym przez nią. Dobrze zorganizowany dowóz autobusowy kolei — zwiększy przewozy na linji szynowej kolei, umocni znaczenie szlaku kolejowego, podobnie jak to czynią krótkie odnogi lokalne szynowe, koleje wąskotorowe, a niejednokrotnie lepiej od tych ostatnich i znacznie taniej od nich. W tym przypadku zatem chodzi o *rozszerzenie* zakresu działania kolei poza zadania przewozu czysto kolejowego, mające przynieść zysk *tak w imprezie autobusowej, jak i powiększyć zysk w imprezie szynowej* kolei. Przytem tego rodzaju imprezy kolejowe pozwalają na wprowadzenie dogodnego rozkładu, *kombinowanego* przejazdu, a nawet wprowadzenia bezpośredniej odprawy biletowej i bagażowej. Kolej w ten sposób sięgnie do miejscowości pozbawionych szlaku kolejowego. Chodzi tu zawsze o odcinki *krótkie,* biegnące do kolei pod pewnym kątem geometrycznym.

Na przeszkodzie realizacji takich linij może stanąć: ich *nieopłacalność,* zwłaszcza tam, gdzie nie zjawiła się dotychczas z tego właśnie powodu inicjatywa prywatna i niebezpieczeństwo istniejącej *konkurencji* dowozu, zorganizowanego przez inicjatywę prywatną.

2. *Stworzyć przewóz autobusowy zastępujący przewóz kolei* na szynach. Motywem będzie tu chęć utrudnienia konkurencji autobusowym firmom prywatnym, działającym *równolegle* do

linij szynowych lub na odcinkach drogowych, które w odniesieniu do niektórych tylko punktów są konkurencyjne dla przewozów kolejowych. W tym przypadku kolej chce *utracić konkurenta* w jego działalności *zgubnej dla szlaku kolejowego* i rezygnując z walki na własnym terenie, występuje z kontrofenzywą na drodze kołowej, gdzie stara się jaknajwiększą ilość przewozu zagarnąć na swoje autobusy. Tu działalność kolei jest zupełnie różną od działalności wymienionej w p. 1.

Przy dowozie chodziło o *wzmocnienie* szlaku kolejowego i rozszerzenie jego macek, tu kolej *rezygnuje* ze wzmocnienia przewozu na szlaku szynowym, a nawet przewóz jej, zorganizowany na drodze kołowej będzie w mniejszym lub większym stopniu *konkurencją* dla przewozu szynowego. Im większem będzie powodzenie kolei na drodze kołowej, tem mniejsze zyski osiągną być może prywatne autobusy lecz zarazem także szlak szynowy. Prawda, że wpływy z autobusowego czy szynowego przewozu kolei wpłyną do jednej kasy, jednak nawet zwiększony wpływ z obydwu przedsiębiorstw kolei, (drogowego i samochodowego), będzie miał swój przeciwważnik ujemny w znacznie wzmożonych wydatkach, wobec uruchomienia nowego i zupełnie odrębnego przedsiębiorstwa autobusowego i utraty przewozu szynowego. Przy *dowozie* zastępowano *brak* inicjatywy prywatnej w zakresie przedsiębiorczości autobusowej inicjatywą kolei, lub też zastępowano niedostateczną inicjatywę, mając nad nią *przewagę* w możliwości tworzenia *bezpośredniej odprawy* biletowej. Przy tworzeniu natomiast własnych linij *zastępczych*, równoległych ma się zawsze niemal na celu *ostrą walkę* z istniejącą inicjatywą prywatną, która ma wiele szans wykazania narazie przewagi nad imprezami kolei.

Tak jedne zresztą (dowozowe) jak i drugie (zastępcze) imprezy autobusowe kolei, natrafią na następujące *trudności*, które powinny być już z góry dobrze poznane zanim przystąpi się do eksperymentów:

a) *silna i tańsza konkurencja przedsiębiorstw prywatnych*. Jest rzeczą jasną, iż przedsiębiorstwo kolei musi stanąć na odpowiednio wysokim poziomie świadczeń, nie może być, jak dzisiaj ogół przedsiębiorstw, imprezą prowadzoną skromnie, po domowemu. Cena przewozu musi być oparta na schematycznej i racjonalnej kalkulacji, od czego wolne są prywatne przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej. Im autobusy będą lepiej urządzone, oraz większe, tem łatwiej będzie o narażenie ich gospodarki na szwank z powodu konkurencji gospodarki inicjatywy prywatnej. Tam napęd Dieselowski nie jest dostatecznym momentem, zachęcającym, wobec ogromnych kosztów inwestycyjnych i trudności napełnienia dużych pojazdów. Ludność w Polsce zawsze jeszcze wybiera raczej tani choć niewygodniejszy autobus, od droższego, wygodnego. Zamożniejsze sfery zaś przedkładają w przypadku konkurencji kolej normalnotorową. Smutne są nieraz przykłady działania samochodów typu dużego w tak nawet ożywionych relacjach, wolnych od groźnej konkurencji kolejowej.

Wielce wątpliwem jest czy kolejowy autobus będzie w stanie walczyć obniżkami cen przewozu bez narażenia się na wielkie deficyty? Dzisiejsze autobusy prywatne nieomal wszędzie *wegetują* jedynie, przyczem cały kraj, jest dość wybitnie *nasycony* konkurencją autobusową, która będzie bronić swego stanu posiadania za wszelką cenę. Ten stan rzeczy nie może być zaś jeszcze narazie usunięty drogą sztucznej regulacji koncesyjnej, gdyż system koncesyjny niema chyba na celu tępienia inicjatywy prywatnej a zresztą wchodzi w życie naprawdę dopiero za jaki rok.

b) Potrzebne jest stworzenie *zupełnie nowej dziedziny przewozowej przez kolej*. Przedsiębiorstwo autobusowe posiada zupełnie odmienny warsztat pracy, niezwiązany niczem z techniczną i organizacyjną strukturą przedsiębiorstwa i zarządu kolejowego. Uruchomienie linij autobusowych kolei wymaga przeto stworzenia osobnej organizacji, osobnego zarządu, osobnego aparatu technicznego taborowego i budynkowego przyczem istniejąca organizacja i aparatura kolejowa nie może być do tego celu przydatną.

Aparat ten zwłaszcza początkowo będzie dość *kosztowny* i musi być przystosowany do istniejącej organizacji kolejowej (dyrekcyjnej). Zanim wyda się decyzję tworzenia własnych imprez autobusowych — trzeba dobrze zbadać koszta takiego solidnego aparatu techniczno-organizacyjnego i kalkulację przedsiębiorstwa. Może rezultat takiego zbadania powiedzie kolej do przekonania, iż lepiej jest szukać innych dróg do zwalczania konkurencji, a przedewszystkiem porozumień z dowoźnikami prywatnymi, umów z inicjatywą prywatną. Trzeba uważać, by spore inwestycje nie zostały unieruchomione w imprezę deficytową, podjętą tylko dla „zasady" lub dlatego że inne koleje tak robią.

c) Jako szczególne niebezpieczeństwo poza wymienionemi wyżej (niesolidna konkurencja, kosztowny aparat przewozowy) trzeba uznać niebezpieczeństwo *sugestywnego wpływu dotychczasowych metod urzędowej gospodarki kolejowej* — na nową gospodarkę autobusami kolejowemi, np. niebezpieczeństwo nadmiernych uzgadniań, kontroli nadmiernej, przerostu personalnych spraw, czego nowa komunikacja nie zniosłaby w żadnym przypadku. To niebezpieczeństwo wiedzie do przekonania o potrzebie szukania drogi pośredniej w organizowaniu współpracy kolejowo-samochodowej, przez wciąganie inicjatywy prywatnej w orbitę działania kolei. Czy to w imprezach — częściowo przez kolej finansowych towarzystw pomocniczych, czy to w indywidualnych porozumieniach co do bezpośredniej komunikacji w poszczególnych przypadkach do czego zastosować da się odpowiednia klauzula rozporządzenia koncesyjnego. Przeciw takiemu rozumowaniu wysuwane bywają częstokroć różne argumenty, rzekomo przemawiające za akcją ofenzywną kolei w dziedzinie przewozów autobusowych. Tu wymienić trzeba ogólne założenie, że kolej powinna, idąc z duchem czasu wyzyskiwać wszelkie środki techniczne, zmierzające do umocnienia jej roli ogólnokomunikacyjnej; że lepiej jej będzie, gdy nawet czyniąc sama sobie konkurencję nie dopuści do cudzej konkurencji, prywatnej, która swe zadania

spełnia zawsze po linji interesów prywatnych, krzywdząc nieraz źle obsłużone odcinki, prowadząc interesy lokalne nieraz ze stratą dla interesów ogólnych; że doświadczenia zagraniczne wskazują na powodzenie takiej akcji. Przeciw tego rodzaju motywom przemawia jednak b. wiele zastrzeżeń. Ogólnokomunikacyjna rola kolei i stosowanie postępu technicznego wymagają istotnie od kolei zwrócenia uwagi na doskonały środek techniczny uzupełnienia jej przewozów środek techniczny uzupełnienia jej przewozów i słusznem będzie, gdy władza koncesyjna dopuszczać będzie podania koncesyjne kolei zwłaszcza na odcinku dowozowym. Wszelkie jednak wkraczanie kolei na tą drogę musi mieć również swoje uzasadnienie finansowo-ekonomiczne. I podczas gdy sprawnym i na zasadach *handlowych funkcjonującym* przedsiębiorstwom kolei *prywatnych* zalecić można ze wszech miar wkraczanie na drogę zwiększania gatunkowego swych zadań komunikacyjnych—polskie koleje państwowe powinny do eksperymentu tego zabrać się nadzwyczaj *ostrożnie*, działając na odcinkach wyłącznie *dowozowych*, gdzie niebezpieczeństwo konkurencji przewozu jest niewielkie. Podejmowanie się inicjatywy tam, gdzie inicjatywa prywatna nie widzi interesu, podejmowanie się inicjatywy na silnie skonkurowanych odcinkach magistralnych, podejmowanie się inicjatywy równoległej do linij kolejowych jest w każdym razie niewłaściwe i zbędne.

Stosunki zagraniczne są nader pouczające pod tym względem.

Wprawdzie nawet nieskomercjalizowane zarządy kolei podjęły inicjatywę w kierunku własnych imprez, to jednak trzeba stwierdzić naogół, iż

a) inicjatywa ta jest tem więcej rozwinięta, im przedsiębiorstwo nosi bardziej charakter prywatny (koleje francuskie, angielskie, amerykańskie),
b) nawet prywatne koleje chętnie powierzają wykonanie zadania w imieniu kolei inicjatywnie prywatnej (mieszane spółki, umowy lokalne, używanie taboru przedsiębiorstw pod firmą kolei),
c) własne imprezy autobusowe kolei uprawiane są głównie na nieduzych odcinkach dowozu lokalnego. Przewóz zastępczy jest stosowany głównie tylko do przejazdów wycieczkowych jako t. zw. przewóz alternatywny (raz kolej raz autobus) ale to tylko w odniesieniu do rzadkich przypadków.

Zarządy kolejowe uważają wszędzie za główną rolę w walce konkurencyjnej usprawnienie przewozu po szlaku kolejowym. U nas środków ku temu jeszcze nie wyczerpano. Autobusy uruchamiają tam, gdzie brak kolei i do kolei trzeba *dowieźć*. Robienia zaś konkurencji własnym przewozom szynowym przez własne przewozy drogowe unika się.

Imprezy autobusowe kolei, czy poczty, nie przynoszą naogół nigdzie zysków bezpośrednich w przedsiębiorstwie samochodowym kolei jako takim, natomiast liczy się tu głównie na korzyści z utrzymania lub wzmagania przewozu szynowego. Charakterystyczną była walka pomiędzy inicjatywą prywatną i pocztą w Niemczech, przeprowadzona na łamach prasy fachowej w roku zeszłym. Dyskusja ta wydała, iż poczta prowadzi interes swój z ukrytym deficytem, gdyż spełnia głównie zadania, dla których inicjatywa prywatna nie jest chętną (dowóz lokalny do słabo zaludnionych okolic) poczta czyni to jednak spełniając swój drugi obowiązek, ważniejszy, t. j. przewóz bagażu pocztowego. Koleje niemieckie posiadają własne linje autobusowe, stosunkowo jednak słabiej niż we Francji rozwinięte, prowadząc je również na granicy deficytu i nie rozwijając je już więcej ilościowo, pomimo pewnej ochrony systemu koncesyjnego.

W Polsce zamało zwrócono uwagi na przewóz autobusowy poczty, która i u nas jak na całym świecie, mogłaby skumulować zadania przewozowe z pocztowemi na odcinkach, gdzie inicjatywa prywatna nie opłaci się.

Opierając się na powyższem — *można przyjść do przekonania*, iż w sprawie uruchomienia linij autobusowych kolei w ogólności należałoby wziąć pod uwagę wiele zastrzeżeń, zanim zarząd kolejowy zdecyduje się na pójście po drodze eksperymentalnej. Główne zastrzeżenia te to: Ciężka gospodarka kolejowa mogąca ujemnie wpłynąć na gospodarkę autobusową i potrzeba stworzenia kosztownego aparatu osobnego z małą możliwością zysków eksploatacyjnych, a to głównie z z powodu silnie już rozwiniętej i taniej konkurencji prywatnej. W odniesieniu do odcinków dalekobieznych i równoległych (niedowozowych) dochodzi do tego poważny argument szkodzenia własnym przewozom szynowym i trudność odbicia sobie na tej drodze strat z wydatków na nowourządzaną komunikację drogową.

Nawet uruchomienie linij o charakterze dowozowem, powinnoby nastąpić dopiero po zbadaniu:

a) potrzeb komunikacyjnych na tych odcinkach,
b) możliwości nawiązania współpracy z istniejącą konkurencją prywatną,
c) mozliwości podołania takiej konkurencji przez imprezy autobusowe kolei,
d) dokładnego, ubezpieczonego od ew. niespodzianek — planu techniczno-finansowego zrealizowania imprezy dowozowej kolei.

Przytem zawsze zaleconem byłoby zawarcie umowy eksploatacyjnej z przedsiębiorcą prywatnym, pracującym z ramienia kolei.

WPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW SPÓŁDZIELNI — WPISOWE 10 ZŁ. PIERWSZA RATA UDZIAŁU 20 ZŁ. WPŁATY NALEŻY DOKONYWAĆ TYLKO ZA POŚREDNICTWEM SPECJALNIE OTWORZONEGO KONTA W P. K. O. NR. 15.527.



Drukarnia Tow. Polskiej Macierzy Szkolnej, Warszawa Elektoralna 18.